SKRZYDLATA POLSKA

ROK VIII (XIV) • WARSZAWA, LISTOPAD 1937 • NR. 11 (156)

Wyniki osiągnięte przez nasz sport lotniczy w roku 1937

Zakończyliśmy uroczystym wręczeniem nagród rok sportowy 1937.

Przypomnijmy sobie tegoroczne osiągnięcia sportowo-lotnicze, scharakteryzujmy je i postarajmy się wyciągnąć wnioski na przyszłość.

Zawody międzynarodowe

Przede wszystkim trzeba zaznaczyć, że rok bieżący był pierwszym po „kryzysie challenge'owym", w którym Polska wzięła żywszy udział w zawodach i zlotach międzynarodowych. Również w tym roku mogliśmy stwierdzić ożywienie naszych kontaktów zagranicznych, wyrażające się w licznych lotach turystycznych oraz dwóch raidach propagandowych.

Zaczęło się w lutym od meetingu w Kairze, w którym brała udział RWD-13 Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych, pilotowana przez inż. J. Drzewieckiego. Przy silnej konkurencji zorganizowanych ekip państwowych Niemiec i Włoch nasz prywatny turysta zajął w tych trudnych, odbywanych w odmiennych warunkach zawodach — 13 miejsce na 42 uczestników.

Następnymi zawodami, w których Polska wzięła udział, wystawiając zespół państwowy — był Gordon-Bennett XXXV. W tym tradycyjnym, związanym z Polską zwycięstwami konkursie uczestniczyliśmy z maksymalną liczbą balonów i najlepszymi zawodnikami w charakterze pilotów głównych. Pomocnikami byli piloci nowi, w tym dwaj cywilni.

Klasyfikacja czołowych zawodników była niemal identyczna jak w roku ubiegłym (zmiana na piątym miejscu): Belg, Polak, Szwajcar, Francuz, Polak. Dalej — Niemcy. Powtórzyły się te same nazwiska zawodników. Utwierdziło to nas w przekonaniu, że polscy czołowi piloci balonowi mają tylko za rywala p. Demuyter'a, z którym na przemian dzielą zwycięstwa.

Jeśli weźmiemy pod uwagę, że stan taki utrzymuje się od 4 lat i dodamy do tego posiadane rekordy balonowe, przodująca pozycja Polski w sporcie balonowym wydaje się czymś nie dającym się prędko i łatwo zachwiać.

W lipcu szybownicy nasi wzięli udział w zawodach w Rhön. W maksymalnie dopuszczalnym składzie, jako zespół państwowy. Zdobyliśmy tam, jako ekipa, drugie miejsce, zdystansowani jedynie przez Niemców, bowiem piąte miejsce, zajęte przez Szwajcara wyszkolonego w Niemczech, nie dowodzi jeszcze przewagi szybownictwa szwajcarskiego nad polskim.

Podobnie jak w zawodach Gordon-Bennett, wynik osiągnięty w Rhön był utwierdzeniem dotychczas zajmowanej pozycji. Jednak wyniesione doświadczenie z obcego terenu oraz szereg takich sukcesów jak największa wysokość i odległość uzyskane na zawodach przez Polaków oraz przelot Wasserkuppe — Berlin, pierwszy na tej trasie — każe nam wysoko oceniać nasze tegoroczne osiągnięcia szybowcowe za granicą.

Dodajmy do tego wyniki krajowych zawodów i lotów premiowanych oraz to, że w rozwoju naszego szybownictwa nie uciekamy się do wzorów obcych, a stwierdzimy, że mamy drugą mocną pozycję w sporcie lotniczym: kroczymy w czołówce szybowników.

O trzeciej gałęzi sportu lotniczego, o lotnictwie turystycznym, tego powiedzieć, niestety, nie możemy, choć kiedyś tak bliscy już byliśmy czołowej pozycji...

Ale wracajmy do tematu.

W końcu lipca Aerokluby Lwowski, Warszawski i Pomorski wzięły udział w dwóch konkursach meetingu zuryskiego: w zlocie i konkursie samolotów turystycznych, — wystawiając w sumie 5 maszyn. Zawody szwajcarskie, rozgrywane co 5 lat od roku 1922 począwszy, są rewią sprawności uzyskiwanych przez różnorodne rodzaje pilotów i maszyn. W klasie samolotów turystycznych nawiązywały one do challenge'ów. To też zdobycie przez Polaków I, IV, V, VI i VII miejsca było dużym sukcesem, największym z tegorocznych w sporcie motorowym. W zlocie najlepszy Polak znalazł się dopiero na 12 miejscu, wobec jednak powszechnej krytyki regulaminu tej konkurencji — do klasyfikacji tej nie należy przywiązywać większego znaczenia.

W sierpniu 2 samoloty Aeroklubu Lwowskiegi i 1 Gdańskiego uczestniczyły w międzynarodowych zawodach „Raduno del Littorio" we Włoszech. Regulamin tych zawodów nie dawał wielkich szans naszym „trzynastkom", to też zajęcie przez inż. T. Markowskiego z Aeroklubu Lwowskiego siódmego miejsca przy 80 zawodnikach z 10 państw jest dużym wyczynem sportowym załogi.

W tymże miesiącu p. Bernard Skórzewski na swoim prywatnym samolocie „Leopard-Moth" zdobył pierwsze miejsce w międzynarodowym locie holenderskim, mając przeciw sobie 75 konkurentów i fatalną pogodę. Duży sukces, którego nie umniejsza zagraniczna maszyna.

W międzynarodowym zlocie do Paryża, urządzonym z okazji Wystawy Światowej, najlepiej sklasyfikowani Polacy znaleźli się na miejscach piątym i ósmym.

Poza tym lotnicy nasi brali udział w kilku zlotach międzynarodowych o mniejszym znaczeniu sportowym, a więc: w zlocie do Dübendorfu (5 samolotów), w „Vol de Pentecôte” (dr Czarkowski — Golejewski na samolocie własnym), w zlocie do Frankfurtu oraz w zlocie nad jez. Balaton.

Tak przedstawia się nasz udział w międzynarodowych zawodach. Jeśli chodzi o sport motorowy, uczestnictwo nasze — jak widzimy — ograniczało się do skromnego odcinka lotnictwa turystycznego oraz do pilotów i samolotów klubowych, prywatnych lub pół-prywatnych.

Turystyka zagraniczna i raidy propagandowe

W dziedzinie turystyki zagranicznej zrobiliśmy w roku bieżącym znaczny krok naprzód. Przyczyniły się do tego w dużym stopniu nagrody Ministerstwa Komunikacji dla najlepszych w roku ubiegłym pilotów turystycznych i rezerwistów. Formą tych nagród był lot zagraniczny, finansowany przez Min. Kom. Zachęceni przykładem, latali i inni, na własny koszt, tak, że nie rzadkie były w roku bież. spotkania kilku maszyn polskich na obcych lotniskach.

Z lotów grupowych mamy do zanotowania dwa raidy: akademicki do Rumunii, Bułgarii, Grecji i Jugosławii oraz harcerski do Holandii.

Raid bałkański, zorganizowany przez Aeroklub Warszawski i Związek Akademicki Zbliżenia Międzynarodowego „Liga”, odbywał się na 6 samolotach i szybowcu. Pilotami byli w znacznej większości akademicy. Nasi lotnicy dali zagranicą szereg pokazów, które zdobyły sobie wielkie uznanie sfer fachowych i publiczności. Zwłaszcza popisali się świetnie nasi szybownicy.

O sukcesach harcerskiej wyprawy lotniczej na tegoroczne Jamboree piszemy w niniejszym numerze, na innym miejscu.

Oba przedsięwzięcia miały poza walorami sportowymi duże znaczenie propagandowe.

Rekordy

Jeśli chodzi o osiągnięcia szczytowe, o rekordy, w roku bieżącym zanotowaliśmy świetny wyczyn szybowcowy p. Wandy Modlibowskiej z Aeroklubu Poznańskiego, która swoim przeszło 24-godzinnym lotem na szybowcu ustanowiła prócz rekordu krajowego także międzynarodowy rekord kobiecy długotrwałości lotu szybowcowego.

W chwili obecnej na liście międzynarodowych rekordów lotniczych figurują nazwiska 3 Polaków, mianowicie: mjra St. Skarżyńskiego, który utrzymuje nadal swój rekord odległości w kat. II. samolotów turystycznych, ustanowiony w dniu 7 maja 1933 r. w przelocie przez Atlantyk Płd; kpt. Zb. Burzyńskiego, zachowującego swoje rekordy balonowe z roku 1935: wysokości w kat. VII oraz długotrwałości w kat. V, VI i VII (rekordy odległości utracił w r. 1936 na korzyść Demuyter'a). Trzecią jest p. Modlibowska.

Zawody krajowe

Mieliśmy w roku bieżącym po jednym konkursie ogólnokrajowym lotniczym motorowym, szybowcowym i balonowym oraz 8 różnego rodzaju i różnej wartości samolotowych zawodów międzyklubowych, zorganizowanych przez aerokluby regionalne.

Wspólną cechą wszystkich tegorocznych zawodów motorowych było oszczędzanie silników (brak prób szybkości i lotów na długich trasach) oraz wykluczenie od udziału pilotów zawodowych.

Nie będziemy powtarzali uwag o Krajowych Zawodach Lotniczych, napisanych zaledwie przed 2 miesiącami. Przypomnimy tylko, że brało w nich udział 35 załóg i wszystkie one ukończyły zawody. W zawodach o klasyfikacji zespołowej wynik taki jest najlepszym sprawdzianem poziomu uczestników.

Co się tyczy zawodów regionalnych, to, niestety, w większości wypadków mijały się one z celem. Głównym tego powodem były zbyt krótkie odstępy czasu między zawodami oraz brak ich powiązania i planu *).

Wprowadziły one nowość: loty obserwacyjne, w których zawodnikiem stawał się nie pilot, lecz jego towarzysz.

W każdym bądź razie duża ilość zawodów regionalnych oraz wysoka średnia ich uczestników (ponad 20 samolotów) świadczą o dążeniach naszych klubów do współzawodnictwa oraz o ambicji organizowania zawodów na swoim terenie.

Wnioski

Międzynarodowe zawody lotnicze stanowią doskonały teren do wykazania osiąganego postępu w lotnictwie. Mają one poza tym wielkie znaczenie propagandowe wewnątrz i zewnątrz kraju. Rozumieją to doskonale państwa o dużej ambicji lotniczej, przygotowując się do zawodów starannie i nie szczędząc na nie pieniędzy. Widzieliśmy, jak wystąpiły w tegorocznych zawodach takich jak Kair, Zurich, czy Littoria — Niemcy i Włosi. Wystawili oni ekipy państwowe na sprzęcie specjalnie przystosowanym do regulaminunu danych zawodów, dobrze wyposażone i przygotowane. Szefostwo ekip spoczywało w najpoważniejszych rękach. Zawodnikom towarzyszyły latające warsztaty reparacyjne. Postarano się również o odpowiednią propagandę. Jest to charakterystyczny objaw, że rozwój przysposobienia lotniczego w tych państwach nie tylko nie hamuje finansowania sportu, lecz przeciwnie: poparcie, jakiego udzieliły sportowi lotniczemu Niemcy i Włosi w roku bieżącym jest znacznie większe niż w latach poprzednich.

W tych warunkach musi nam się wydać bardzo niebezpieczna polityka naszych władz, które sprawę uczestnictwa w zawodach międzynarodowych pozostawiły aeroklubom regionalnym, nie udzielając im na ten cel pomocy pieniężnej.

Tegoroczne dodatnie wyniki, uzyskane przez Polskę w międzynarodowych zawodach motorowych, są w pierwszym rzędzie zasługą naszych pilotów, którzy walczyli bardzo ambitnie. Dowodzą one również wielkiej ambicji klubów, które ostatnie swoje grosze przeznaczyły na udział w zawodach międzynarodowych chcąc wypełnić istniejącą od roku 1935 lukę.

Musimy otrzymywać znaczniejszą pomoc. Poza tym coraz mocniej odczuwamy brak sprzętu, na którym możnaby dziś osiągać jakie takie wyniki.

Dziwnym by się wydawało popieranie przez państwo wystąpień zagranicznych w innych dziedzinach sportu, a odmawianie tej pomocy sportowi lotniczemu, jak wiadomo najdroższemu a zarazem może dziś najbardziej znaczącemu.

*) Porównaj art. „Uwagi o tegorocznych zawodach regionalnych” w Nr. 8/1937.

Święto Dęblińskie

„Gdy patrzę w tej chwili w wasze młode oczy, to widzę w nich mocne i twarde postanowienie, aby swą pracą dać lotnictwu polskiemu orli lot i orle szpony...
(Słowa Naczelnego Wodza wypowiedziane na uroczystościach dęblińskich).

Dęblin... Któż z naszej lotniczej braci, czy to lotnik wojskowy, czy towarzysz z pod klubowego znaku, czy wykonawca szarej, a nie mniej ważnej pracy w instytucjach lotniczych, któż go nie zna lub o nim nie słyszał?

Dęblin. Niegdyś osada można rodu Mniszchów, po tym Jabłonowskich, później smutnym zrządzeniem losów podarowana przez cara gen. Paskiewiczowi, wreszcie dźwignięta do nowego życia jako Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa.

Dęblin, skąd rok rocznie płynęły i płynąć będą młode siły lotnicze — soki najistotniejsze, ożywiające wszystkie dziedziny życia lotniczego, czy to wojskowego, czy cywilnego.



Wręczenie sztandaru p. ppłk. obs. Sznukowi

Święto dęblińskie — to nie tylko zjazd wychowawców i wychowanków C. W. O. L. z okazji 10-lecia i nie tylko doroczna promocja podchorążych, połączona z poświęceniem sztandaru Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Obecność Wodza Naczelnego i specjalny charakter tych uroczystości nadały świętu C. W. O. L. większy, głębszy sens.

Pomimo, że żyjemy w epoce niesłychanej mechanizacji na wszystkich polach, c z y n n i k i e m r o z s t r z y g a j ą c y m b ę d z i e z a w s z e c z ł o w i e k.

Ta idea człowieka i jego nie obojętnego przeżywania życia, lecz płomiennego entuzjazmu i skoncentrowanej woli — oto sens święta dęblińskiego.

Dzień pierwszy.

Zanim do niego doszło, C. W. O. L. wysłał do wychowanków i wychowawców Szkoły zachętę zorganizowania zjazdu z okazji dziesiątej promocji.

Odpowiedzią były serdeczne i szczere słowa zgody ze wszystkich formacyj lotniczych. Odezwała się świadomość wspólności, jedności własnej oraz siły, jaką daje ta jedność. Drgnęły żywe uczucia łączące wszystkich w tradycji lotniczej. Powstał aparat organizacyjny, kierowany ręką Komendanta C. W. O. L. płk. pil. Iwaszkiewicza.

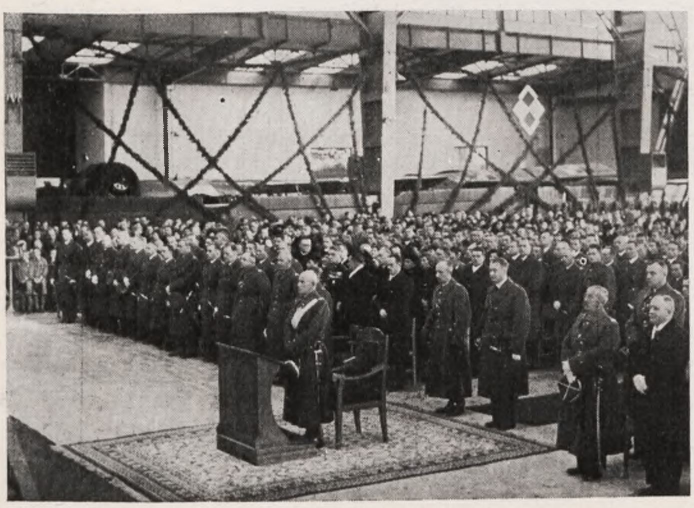
Wreszcie ze wszystkich zakątków lotniczych wyruszyły specjalne wagony, by w piękny, słoneczny poranek 14 października 1937 r. wyjechać jako jednolity pociąg na lotnisko dęblińskie.

Msza święta. Stoją oficerowie w długim dwuszeregu — jak kiedyś za czasów szkolnych. Byli wychowawcy i wychowankowie. I ci starzy — wytrawne „wygi lotnicze", i ci co kilka lat temu... i ci najmłodsi podporucznicy, co to rok temu...

Za nimi dwuszereg tych, co jutro, już jutro...

Za nimi dwuszeregi twarzy jeszcze młodszych, tych co na przyszły rok i za dwa lata zaczną swe lotnicze życie.

Pomostem, który łączy przeszłe, obecne i przyszłe pokolenia wchowanków Szkoły jest przysłowiowa lotnicza idea jedności i koleżeństwa.





Msza święta i promocja prymusów: pchor. W Głowackiego i L. Dominikowskiego

Obrady zjazdu.

Duża sala balowa. Na sali zebrani uczestnicy zjazdu. Wszyscy czują w czasie obrad i wygłaszanych referatów, że ich łączą jakieś subtelne jak jedwabna przędza, a nierozerwalne jak stal nici, biegnące od człowieka do człowieka, od serca do serca. Jednością silni biorą na siebie odpowiedzialność przekazania następnym pokoleniom najpiękniejszych tradycji, które otrzymali w spadku; odpowiedzialność za utrwalenie dobrych zwyczajów, które powstały i powstają, oraz za stworzenie tych zwyczajów, które dla dobra państwa i lotnictwa winny się wytworzyć.

Zbliża się wieczór. Szary wieczór, gdy myśli biegną za tymi, co już odeszli...

W holu odbywa się uroczystość odsłonięcia tablicy ufundowanej przez zjazd ku czci poległych wychowanków i absolwentów Szkoły i kursów. Na tablicy wykonanej z brązu widnieje napis:

„Poległym w służbie lotniczej w 10-lecie 1937".

Na lotnisku, na ciemnym tle nocy jasno odbija się oświetlony reflektorami wspaniały czworobk masztów z powiewającymi chorągwiami narodowymi i inicjałami Szkoły.

Zebrani na apelu stanęli uczestnicy zjazdu, Szkoła Podchorążych, zaproszeni goście i rodziny tych, co zginęli w szczytnej służbie lotniczej.

Wśród głuchej ciszy padały słowa raportów, a po tym rozkaz: „Zapalić światła graniczne".

Wokół lotniska zapalono czerwone światła a środek czworoboku rozjaśnia płonący znicz.

Cisza, wśród niej mocno padają słowa: „Śmierć Wasza to najpiękniejsza, najdumniejsza śmierć, jaką człowiek może znaleźć, bo wyrosła z poświęcenia, a nie z wegetacji i przeżycia. Stać was było na to, aby życie swoje rzucić na ołtarz Ojczyzny, jak smolne łuczywo, aby mocniej jaśniała Nasza Najjaśniejsza.

I gdy na lotnisku pogasły światła, gdy ciemność zaległa dokoła, stajemy wszyscy z 10 roczników do apelu i przy migotliwym blasku pochodni będziemy czekali na Wasz przylot. Miejsca Wasze nie będą zajęte jak zawsze. Nasi kochani druhowie z niebieskiej eskadry! Naprzeciw Was wybiegną nasze... i jeszcze czyjeś serca. Może ich bicie Was przywoła. W tę głuchą noc wyciągamy do Was przyjacielskie dłonie. Uścisnijcie je i chodźcie z nami na start... jak kiedyś. Niech powiewa zwycięsko biało-czerwona chorągiew, gdyż z trudu Waszego i życia Polska mocarną chce być".

Padają kolejno nazwiska. Rozbrzmiewa poważnie marsz żałobny Chopina.

A po tym już tylko mocne męskie słowa modlitwy wieczornej i uroczystość kończy Marsz Lotników.

Marsz lotników Latwisa o polskiej tradycyjnej melodii, popularny już wśród społeczeństwa, a zwłaszcza wśród młodzieży lotniczej, a nawet młodzieży szkolnej.

Dzień drugi.

Dzień również pełny napięcia i wzniosłości — niesie ze sobą przeżycia i wzruszenia, z których każde nieomal jest ważne i piękne.

Tonie w słońcu lotnisko, hangary, budynki Centrum. Piękne trawniki, klomby, stary park Mniszchów ożywiają całość, pociągają oko.

Staropolska gościnność ,opieka i wzorowa organizacja stwarzają przemiłe ramy dla święta.

W imponującej rozmiarami hali przybranej girlandami, na olbrzymim podium stoi wielki ołtarz polowy. Po obu jego stronach na podwyższeniu dwuszeregi tych, którzy od dzisiaj mają się oddać wyłącznie lotnictwu — najpiękniejszej służbie, godnej młodych i odważnych — tych, którzy dziś mają wnieść do armii lotniczej świeżą daninę zapału, uporu w pracy i wiary w zwycięstwo.

Siedzi Wódz Naczelny, otoczony generalicją. Z tyłu wielka gromada lotnicza, z boku rodziny, goście, widzowie.

Serca wszystkich najbliższych i najdroższych oraz oczy pełne nadziei i wiary kierują się ku podwyższeniu.

Z wiarą w nich i modlitwą o nich płyną słowa podniosłego kazania ks. biskupa Gawliny.

*Uroczystość nabiera tym większego blasku i treści, bo oto przed ołtarzem oczekuje również na swoją promocję — poświęcenie „wysoki gość, który już po wieczne czasy pozostanie w tych murach: Sztandar Szkoły — symbol wysokich cnót żołnierskich" *).*

Odbywa się poświęcenie sztandaru, wbijanie gwoździ i wreszcie Pan Marszałek wręcza go Komendantowi Szkoły ze słowami:

„Panie Pułkowniku, sztandar ten przychodzi do oddziału, który nie dziś dopiero zaczyna swą pracę. Przychodzi on już po latach, kiedy szkoła przedstawia potężny dorobek i piękne rezultaty. Dlatego też jest jakby uznaniem i nagrodą dla szkoły za jej dotychczasową pracę.

Życzę Panu Pułkownikowi i Szkole, aby ten sztandar był po wieczne czasy dostojnym świadkiem wysokiego poziomu szkoły i jej rycerskiego ducha".

Zbliża się punkt kulminacyjny uroczystości: promocja.

Pan Marszałek przechodzi na środek podium i padają mocne żołnierskie słowa przemówienia do nowopromowanych:

„... W tym okresie, który przeszliście, każdy niewypełniony obowiązek, każde przekroczenie, jeśli było notowane, szkodziło wam tylko. Od dzisiejszego dnia, w waszej przyszłej pracy, każde niedopatrzenie, każde zaniedbanie, każde zaniechanie jak największego wysiłku, to nie tylko coś co na was się odbije. To gorsza i groźniejsza sprawa — to jest szkoda zadana lotnictwu — waszej dumnej broni, to jest krzywda zrobiona całej armii, to osłabienie Polski w jej dziejowym pochodzie".

Padają nazwiska prymusów: pchor. Witold Głowacki z grupy bojowej i pchor. Ludwik Dominikowski z grupy technicznej. Prymusi stają naprzeciw Pana Marszałka, który uderzając szablą po lewym ramieniu, pasuje ich na podporuczników lotnictwa.

Gen. Rayski i gen. de Beaurain wręczają kolejno dyplomy oficerskie podchorążym grupy bojowej i technicznej.

Uroczystość promocji dobiega końca. Nowopromowani ustawiają się przed frontem S. P. L. Podchodzi Marszałek Śmigły-Rydz. Komendat Szkoły wręcza Wodzowi Naczelnemu odznakę S. P. L. ze słowami:

„Panie Marszałku. Chcąc dać wyraz naszej głębokiej czci i szczerego żołnierskiego umiłowania, jakim otaczamy Twą osobę, mam zaszczyt prosić Cię, byś zechciał przyjąć od nas to, co naszemu sercu żołnierskiemu jest najdroższe, pamiątkową odznakę Szkoły Podchorążych Lotnictwa.

Odznaka ta jest skromna, ale rysunek jej za to jest bogaty w symbole. Skrzydło, które jest głównym jej motywem przypomina, iż przez życie pełznąć nie wolno. Trzeba mieć polot, trzeba mieć skrzydła. Drugim motywem jest tarcza, która wskazuje, iż lotnictwo winno być osłoną kraju. Wreszcie litery S. P. L., poza właściwym ich znaczeniem, dają się odczytać w sposób, który wskazuje cel naszej pracy, a jest nim: silne polskie lotnictwo.

Panie Marszałku! Melduję posłusznie, iż treść wymienionych symbolów jest naszym celem w wychowaniu młodego pokolenia. Dokładamy wszystkich sił, aby młode orlęta zrozumiały, jak wielkie walory muszą w sobie skupić, jeżeli chcą swój obowiązek wobec Ojczyzny spełnić".

**) Z mowy Marszałka Śmigłego-Rydza.*


Rok
1940
Jaki będzie stan samochodu po kilku latach jego użytkowania? Czy będzie mógł należycie spełniać swe zadnia i czy w ogóle zdatny będzie do użytku - jest to przede wszystkim sprawa oleju, jakim jest smarowany.
Gargoyle Mobiloil przedłuża żywot samochodu.
GARGOYLE
Mobiloil
"AF"
Mobiloil
VACUUM OIL COMPANY S.A.
GARGOYLE
Mobiloil
"A"

Po chwili por. dypl. Polesiński wygłasza płomienne przemówienie, zapewniając Naczelnego Wodza, iż lotnicy z całym oddaniem i zapałem pracować będą dla chwały i potęgi Rzeczypospolitej. Skończywszy, por. Polesiński odczytuje słowa ślubowania, które podchorążowie powtarzają chórem:

„W obliczu Boga wszechmogącego, Boga Chrobrych, Jagiełłów i Piłsudskich, złączeni duchem z poległymi kolegami — idziemy do ciebie Matko - Polsko na ofiarną służbę aż do ostatniej chwili naszego życia. Rzetelną i wytrwałą pracą, konsekwentnie krok za krokiem dążenie do potęgi i doskonałości polskiego lotnictwa i doskonałości osobistej, gotowość do wszelkich i natychmiastowych ofiar — oto nasze żołnierskie ślubowanie.

Nasz codzienny trud, naszą krew i nasze życie kładziemy tobie Polsko na ofiarę... A ty Bogurodzico, która patrzysz na nas w tej chwili z naszego sztandaru, bądź zawsze w naszych sercach i czynach i tak jak byłaś z Jagiełłą, Żółkiewskim i Piłsudskim, bądź z nami i zwyciężaj z nami".

Defilada. Na trybunie Naczelny Wódz, obok generalicja, dowódcy formacyj lotniczych, a dalej delegacje lotnicze z całego kraju i delegacje innych rodzajów broni oraz zaproszeni goście. Na tarasach budynków portowych tłumy publiczności.

Już idą.

Kroczy kompania honorowa podchorążych ze sztandarem dziś wręczonym przez Pana Marszałka. A za nią długa kolumna czwórkowa.

To defilują, jak niegdyś za czasów szkolnych, oficerowie wykładowcy i wychowankowie dziesięciu promocyj, a za nimi Szkoła Podchorążych, kiedyś jedenasta, dwunasta promocja.

Idzie kolumna szarych, ale nie pozbawionych cech piękna i atrakcyjności mundurów.

Oczy wszystkich zwrócone są na przechodzącą brać lotniczą. Wszystkie serca wezbrane dumą patrzą, jak idą ci, którzy na podniebnych szlakach strzegą całości, godności i niepodległości dziedzictwa polskiego.

A za godzinę w sali honorowej nowopromowani pod znakami pułków, do których zostali przydzieleni, meldują się u swych dowódców. Czuje się podniosłą atmosferę zapału i nadziei w lepsze jutro: „by wlać w nie świeże siły i kuć, kuć i kuć!..."

Wieczorem bal promocyjny.

Wesoło młodzi lotnicy wchodzą w przepiękne życie lotnicze pod opieką najserdeczniejszą, bo starszych przyjaciół, z którymi łączy ich idea jedności i koleżeństwa.

Wchodzą w życie ci, którzy poświęcili wszystko, by zdobywać skrzydła dla siebie i dla Polski!

Kończy się dwudniowe święto.

Bardzo dziwne święto. Bez maszyn, bez lotów, bez popisów, a przecież święto czysto lotnicze.

W oderwaniu od zajęć techniczno-bojowych silniej wystąpiło znaczenie człowieka w lotnictwie.

Por. pil. Roman Czerniawski

Harcerze - lotnicy w Holandii

Że nasi harcerze - lotnicy nie pojadą (a raczej — nie polecą) do Holandii z próżnymi rękoma, ani też — że z niczym nie powrócą, — takich obaw nie potrzeba było żywić, skoro znało się chociażby tylko te suche dane, jakie tutaj przed kilku miesiącami na temat harcerskiego dorobku w lotnictwie można było przeczytać. Jeśli jednak ten plon wypadł okazalej, niż się można było spodziewać po organizacji, dla której lotnictwo jest jedną z wielu (a bynajmniej nie najgłówniejszą) gałęzią działalności, to obok podkreślenia pracy zespołu należy wyróżnić wysiłek organizatora i przewódcy. Kierownikiem lotniczej części polskiej wyprawy na Jamboree był pilot motorowy i szybowcowy, p. T. Derengowski z Aeroklubu Warszawskiego. Zdaje się, że to jedno zdanie na wstępie nie będzie uznaniem przesadnym w stosunku do tych wszystkich nazewnątrz niewidocznych, a żmudnych prac, jakich wymaga przeprowadzenie na tak szeroką skalę zakrojonego przedsięwzięcia.

Nominalnie harcerze - lotnicy zgrupowani zostali w osobnej drużynie lotniczej, złożonej z 4 zastępów: motorowego, szybowcowego, spadochronowego i modelarskiego. W rzeczywistości większa ich część przebywała w Vogelenzang (koło Haarlemu) na terenie zlotu, gdzie poza swą małą (a jak udaną — o tym dalej) wystawą lotniczą i poza pojedyńczymi występami modelarzy na stadionie — nie wiele oni mieli właściwie pola do wykazania swych lotniczych uzdolnień. W każdym razie wzbudzali szacunek zarówno tak rzadkimi jeszcze w Holandii odznakami trzech mew, jak i stylizowanymi skrzydełkami na mundurach. Mniej liczna grupa stacjonowana była w Hadze ze względu na pobliskie lotnisko Ypenburg, na którym znalazły gościnę samoloty i szybowce.

Raid jednej RWD-13, trzech RWD-8 i dwu szybowców na holu („Sokół" i S. G.-7) z Polski do Holandii nie był bez historii. Start z Warszawy odbył się rankiem 28 lipca. W drodze do Łodzi „Sokół" odczepiał się samowolnie (defekt zaczepu) aż 2 razy. Popołudniu osiągnięto Wrocław. 29 lipca zrobiono etap do Gorlic i następny do Rangsdorf pod Berlinem. Tutaj przy zdejmowaniu z wózka „Sokół" uległ małemu uszkodzeniu. Z tej przyczyny następnego dnia w dalszą drogę udały się tylko 3 maszyny motorowe i S. G.-7, zaś por. Gutowski (RWD-8) i młody szybownik śląski Puchajda pozostali w Berlinie. Z Hannoveru pilot Jara z Waciórskim na holu tegoż dnia osiągnęli Ypenburg. RWD-13 miała jakieś kłopoty z silnikiem, który nie bardzo godził się z niemiecką benzyną, i po wystartowaniu z celnego lotniska holenderskiego Twente musiała zawrócić; stanęła w Hadze 31-go rano. W tym samym czasie przyleciała „Ósemka", pilotowana przez Burgchardta. Na wieczór dogonił całość „Sokół" na holu, naprawiony pośpiesznie przez Niemców.

Już w niedzielę 1 sierpnia gospodarze zaprosili Polaków do lotów pokazowych, organizowanych w Ypenburg z racji wystawy w Hadze. Por. Gutowski zademonstrował więc wszystko, co potrafi RWD-13. Poza tym latał szybowiec. 2 sierpnia wykonano nalot na obóz skautowy pociągu powietrznego w towarzystwie „trzynastki". Był to





rekonesans przed nalotem klucza, złożonego z dwu RWD-8, ciągnących szybowce, oraz jednej „ósemki” luźnej. Miał on miejsce 3 sierpnia, ku nieopisanej radości tłumów „welpen” (holenderskie „wilczki”), którzy tego dnia liczniej, niż zwykle, odwiedzili obóz. Wielkie „czuwaj”, wypisane na skrzydłach S. G.-7, stało się najulubieńszym pozdrowieniem kilkudziesięciotysięcznej rzeszy skautów z całego świata. Zresztą podziwiano u Polaków i wiele innych rzeczy: wspaniałe peleryny, a zwłaszcza autentyczne łóżka w namiotach, zrobione ze starych skrzyń (teren obozu był, jak na Holandię, suchą łąką, ale na polskie stosunki — możnaby go nazwać bagnem z przekopanymi rowami, w których woda stała pod korzonkami trawy). Niżej podpisany, który skorzystał z gościnności harcerzy pod namiotem, mógł się łatwo przekonać, że był to wynalazek rzeczywiście ważny. Holendrzy chwalą się, że któraś tam część ich ojczyzny leży niżej poziomu morza. Bardzo to pięknie, ale niezawsze przyjemne, mając na uwadze jeszcze i holenderską pogodę (woda z góry i woda z dołu).

Nazajutrz nie latano, zaś piszący tu wybrał się do Teuge, które Czytelnicy Skrzydlatej znają już (coprawda w fonetycznej pisowni) ze sprawozdania p. B. Skórzewskiego w poprzednim numerze. Odbywały się tam właśnie zawody płaskie, których oryginalność polegała m. in. na swoistej eliminacji kandydatów do zawodów (trzeba zapłacić spore wpisowe i po tym po 5 hfl.*) za każdy start za samolotem; pomimo to zebrało się 22 pilotów i 7 szybowców, w ich liczbie 5 „Grunau Baby II”, 1 — „Wolf” i 1 — „Rhönbussard”).

Ogromnie gościnny kierownik szkoły, p. Bauling, zarazem właściciel warsztatów szybowcowych w pobliskim Deventer, był już doskonale poinformowany o pobycie w Holandii polskich szybowców i pilotów i niezwłocznie zwrócił się do niżej podpisanego z prośbą o ściągnięcie ich z wizytą do Teuge. Nazajutrz bowiem odbywać się tam miała jakaś uroczystość, na którą zapowiedział swój przyjazd m. in. holenderski minister komunikacji, dr Ir. A. M. van Buuren.

Propozycja ta, powtórzona nazajutrz w Hadze, została przez kierownika grupy lotniczej przyjęta. Tak więc 5 sierpnia popołudniu udał się do Teuge pociąg powietrzny, złożony z RWD-8 (pilot Jara) i S. G.-7 (St. Waciórski), oraz RWD-13, w której obok pilota T. Derengowskiego zajął miejsce opiekun polskiej ekipy w Ypenburgu, szef lotniska p. Nuessink, jakoteż niżej podpisany. Dopiero dłuższe rozejrzenie się z powietrza w krajobrazie pozwala ocenić, że 100-kilometrowy przelot holenderski pilota Hoekstry jest prawdziwym rekordem. Kanały i rowy zastępują drogi i miedze; nie widać żadnych znaczniejszych różnic w wyglądzie powierzchni ziemi na wielkich obszarach; nawilgotnienie gleby zdaje się być nietylko silne, ale i dość jednostajne. Na niebie rozpościera się subtelny, ale wcale gęsty opar, który musi zabierać dużo ciepła. A pamiętać należy, że tak jest w dnie słoneczne, które tu bynajmniej nie należą do pospolitych.

Tego rodzaju obserwacje przerywa widok lotniska, na którego skraju ustawiono w szereg całe muzeum szybowcowe niemieckich maszyn do początkowego szkolenia. Gdy samoloty lądują, szybowiec wykręca się wysoko w jakimś kominie, budząc zazdrość u gospodarzy, którym dnia tego ta sztuka niebardzo się udawała. Po tym siada i S .G.-7, dostawiając się do rzędu samochodów u wejścia. Zagraniczni goście zostają przedstawieni ministrowi, który z żywym zainteresowaniem ogląda polski szybowiec, wypytując o szczegóły. Zwłaszcza zwracały uwagę Holendrów klapy na skrzydłach. Zresztą mimo, że Ekscelencja przybył w charakterze oficjalnym, nastrój nie jest urzędowy. Na werandzie szkoły, gdzie razem z ministrem Polacy popijają lemoniadę, siedzi jeszcze kilkudziesięciu widzów, którzy przybyli na pokazy i wcale nie wydają się onieśmieleni sąsiedztwem tak wysokiego dostojnika. Jest to jeden z charakterystycznych objawów holenderskiej „królewskiej demokracji”, który tak silnie uderza po świeżym pobycie w Trzeciej Rzeszy.

Jakkolwiek niektórzy piloci holenderscy kiwają z powątpiewaniem głowami nad skrzydłem S. G.-7 (z powodu uginania się końców pod naciskiem ręki!), szybowiec budzi ogólny zachwyt. Wyraża się to w ten sposób, że coraz to ktoś podchodzi i pyta, czy to „Condor” (znają go nawet laicy z Salonu w Hadze), albo „Minimoa”? Tłumaczymy, że nie, że to polski szybowiec S. G.-7. — „No dobrze, rozumiem — pada odpowiedź — ale chodzi nie o nazwę lub numer, tylko o typ!” Powtarzamy, że to jest polska konstrukcja i nic nie ma wspólnego z żadnym obcym prototypem. Odpowiedzią jest milczące zdumienie. Po chwili słyszymy komplement (w przekonaniu mówiącego): „To jest pewno prawie tak dobre, jak „Condor”. — Musimy długo tłumaczyć, że szybowce niełatwo jest między sobą porównać, że SG-7 jest nowszy i nie ma powodu, aby miał ustępować maszynom z przed paru lat. Holendrzy spoglądają napoły z podziwem, napoły z niedowierzaniem. Nasz udział w zawodach międzynarodowych w Rhön, choć pisano o nim z uznaniem w tygodniku „De Vliegsport”, pozostawił widać jeszcze wiele niejasności.

Efekt jest ten, że „trzynastka” wraca do Hagi, serdecznie żegnana przez kierownictwo i publiczność, ale szybowiec z RWD-8 musi przenocować, gdyż gospodarze chcą go nazajutrz jeszcze dokładniej wystudiować. Proszą też o „Sokoła”. 6 sierpnia „Sokół”, pilotowany przez T. Derengowskiego, leci za RWD-8, którą prowadzi por. Gutowski W Teuge pierwszy kręci akrobacje; Holendrzy umieją je też nieźle robić na „Grunau Baby II” lub „Wolfie”, ale jest to oczywiście inna sprawa. „Sokół” budzi zrozumiały podziw. Pewien fabrykant chce go koniecznie z miejsca kupić i dopiero na solenne zapewnienie, że nie jest własnością harcerzy, odstępuje od targów. Przyrzeka natomiast sprowadzić go sobie z Polski. Wybiera się zresztą do Polski cały szereg szybowników z twórcą szkoły szybowcowej w Teuge, p. Baulingiem, oraz dziennikarzem lotnikiem, p. Fukken, na czele. Pilotów nęcą poza rasowym sprzętem polskie góry i... niskie opłaty za szkolenie, o jakich zdołali zasłyszeć. W domu muszą na to wydawać srogie setki guldenów.

7-go sierpnia wczesnym rankiem opuściłem gościnną ziemię holenderską, udając się do Rhön na zakończenie XVIII Zawodów Krajowych i lotu okrężnego szybowców. To też dalszy ciąg dziejów polsko - holenderskich znam jedynie z relacji harcerzy, wycinków z gazet oraz listów znajomych holenderskich, w ich liczbie uczynnego „kuzyna” polskiej drużyny lotniczej (tak nazywano przydzielonych przez kierownictwo zlotu przewodników), p. Ton van Boxtel, który jest zresztą sekretarzem jednego z prowincjonalnych aeroklubów i przy tym — pilotem szybowcowym.

Musimy więc chwilowo porzucić szybowce i samoloty, a opowiedzieć nieco o modelach latających. Wystąpiły one na defiladzie przed królową Wilhelminą i Lordem Baden - Powell'em już na otwarciu zlotu w dn. 1 sierpnia. 3 sierpnia demonstrowano je w locie w czasie pokazu polskiego harcerstwa, 4-go — modelarzom holenderskim na lotnisku Ypenburg. Zainteresowanie gospodarzy wyraziło się koniec końców tym, że Polaków zaproszono do udziału w narodowych (w zasadzie) zawodach, urzą-



SG-7

*) czyni to prawie dokładnie 15 złotych.

dzanych w dniu 7 sierpnia przez wielki dziennik haski „Haagsche Courant". Wynik, wobec wysokiego poziomu modelarstwa w Holandii, wypadł nad spodziewanie: w klasie modeli z napędem harcerz Hoffmann zajął pierwsze miejsce, w klasie modeli bez napędu — Polak Wosik był drugi, a Hoffmann — trzeci. W rezultacie głównym zwycięzcą zawodów okazał się Hoffmann, którego też uczczono interview'em transmitowanym przez radio! „Haagsche Courant" pisał 9 sierpnia, że „dobrze się stało, iż wyłączono gości od rozgrywki o puchar wędrowny", gdyż musiałby on wywędrować zagranicę! Pismo nader życzliwie i z uznaniem wyraziło się o występie naszych modelarzy, obdarowując zwycięzcę srebrnym medalem.

Skoro już mowa o prasie, to należy wspomnieć długi arykuł „Bezoek van het Poolse kamp op Ypenburg" w miesięczniku „Schoevers Koerier", którego autor, p. H. Schats, propagując przy okazji szybownictwo, powołuje się na autorytet Polaków: „Ook in Polen is men van mening, dat de weg modelbouw — zweefvliegen — motorvliegen de beste is"*).

W tymże dniu, 7 sierpnia, klucz z 3 samolotów i 2 szybowców wziął udział w powtórzeniu polskiego pokazu w Vogelenzang, co stało się na specjalne życzenie ks. Bernarda. Nazajutrz latano tylko koło lotniska. Z wizytą do Ypenburg przybył Paul Teleky, naczelny skaut węgierski, oraz inż. H. Ulbrich, szef lotnictwa harcerskiego na Węgrzech. Wręczyli oni Polakom swe odznaki lotnicze w dowód uznania. 10 sierpnia odbyły się loty pasażerskie dla p. ministra Babińskiego i personelu poselstwa Rzeczypospolitej w Hadze.

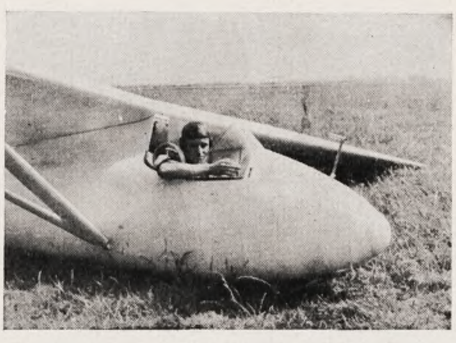
Dzień 11 sierpnia był dniem triumfu najmłodszej gałęzi polskiego lotnictwa, sportu spadochronowego. Na lotnisku Ypenburg urządzili Holendrzy w związku z Salonem Haskim wielkie pokazy lotnicze, których punktem centralnym miały być popisy naszych skoczków. Trzeba tu zauważyć, że spadochroniarstwo było dotąd w Holandii znane jedynie.. z filmów i fotografii; uprawianie tego sportu jest zabronione i, jak zauważył „Haagsche Courant" z 12.VIII. „nawet piloci wojskowi znają to tylko z teorii". I chociaż o tej formie „Luchtsport" („sportu powietrznego") pisano tu i ówdzie w cudzysłowie, wedle obliczeń gazet zjawiło się na lotnisku nie mniej, jak 30 tys. widzów. W ich liczbie znaleźli się liczni posłowie zagraniczni, akredytowani przy rządzie holenderskim, gen. Behrens, zastępca komendanta Jamboree, dyrektor „Rijksluchtvaartdienst" p. van Ede van der Pals, pułk. Walaardt Sacré, sekretarz generalny „Koninkliche Vereiniging voor de Luchtvaart", admirał Quant, prezes „Instituut voor Zweefvliegers, przewodniczący „Nationale Luchtvaartschool" C. Kolff, prezes Aeroklubu Hagi D. M. Reinders „en vele andere bekende figuren uit de Luchtvaartwereld" („De Telegraaf". 12.VIII.).

Polacy wystąpili najpierw w kluczu 3 pociągów szybowcowych (1 „Grunau Baby II" za „Koolhoven'em pilotował Holender). Następnie na wypożyczonym samolocie towarowym „Jumbo" wzniosło się 3 skoczków. W pierwszym nalocie skoczył jako „sonda" tylko Jara, siadając o 100 m od trybun. Za drugim nawrotem wyskoczyli Puchajda i Burgchardt, ten ostatni — z opóźnieniem (pułap chmur wynosił wtedy około 600 metrów). Dotknęli oni ziemi w sąsiedztwie Jary. Skoczków obwożono w przyozdobionym samochodzie wśród tłumów publiczności, która zgotowała im żywiołową owację. Prezes Aeroklubu Hagi, p. Reinders, wręczył im odznaki klubowe. Interesowali się też pokazem przedstawiciele wojska. W szczególności Burgchardt stał się bohaterem dnia.

To też ani poprzednie znakomite akrobacje na „Tiger Moth" por. Asjesa, ani piękne figury van Neyenhoffa na „Grunau Baby II", ani też to, co pokazał Derengowski na „Sokole", nie zdołało zaćmić wrażenia „prachtige serie demonstraties", jak zgodnie określiła prasa holenderska występ spadochroniarzy. Nawet looping Niemców na potężnym dwusilnikowym Focke - Wulf „Weihe" pozostał w cieniu. Na koniec skakał z loopinga ze spadochronem Niemiec Kohnke, jednakże siadł on bardzo daleko i tym mimowoli zniweczył wrażenie udanego skądinąd wyczynu. „Poolsche parachutespringers behalen groot succes" — oto jest wzór tytułu, pod jakim ukazały się sprawozdania w wielkich dziennikach holenderskich — „Het publick in spanning" („publiczność w napięciu") dodaje amsterdamski „De Telegraaf" z 12 sierpnia.

12 sierpnia udano się na zaproszenie miejscowego aeroklubu do Eindhoven, miejscowości w pobliżu granicy belgijskiej, znanej jako siedziba zakładów Philipsa. Przybył tam samochodem p. min. Babiński z małżonką i dziećmi oraz komendant wyprawy polskiej na Jamboree, p. T. Borowiecki, wraz z licznymi uczestnikami zlotu. Derengowski kręcił akrobacje na nieodmiennie podziwianym „Sokole", Holendrzy znowu pokazywali swoją specjalność, starty za samochodem.

14-go sierpnia w pięknych i nowoczesnych salach Aeroklubu Haskiego



P. T. Derengowski w szybowcu „Sokół"

na lotnisku Ypenburg odbył się obiad pożegnalny na cześć polskich lotników, w którym z ramienia prezesa aeroklubu wziął udział kierownik portu p. Nuessink, z ramienia „Instytutu Szybowcowego" — prof. dr. W. J. D. van Dijck, wreszcie z ramienia poselstwa polskiego — attaché prasowy p. Stan. Sroczyński. Wszyscy członkowie ekipy (piloci motorowi, szybowcowi, skoczkowie spadochronowi i mechanik p. J. Kielan) otrzymali gustowne upominki. Gospodarze prosili, aby Polacy nie poprzestawali na tych jednych odwiedzinach, lecz pamiętali o przyjaciołach, kórych tylu pozostawiają w Holandii.

Nazajutrz niepogoda wstrzymała odlot do Twente. Wystartowano dopiero 16-go w południe. Na lotnisku żegnał harcerzy prezes Aeroklubu p. Reinders.

W Twente miały się odbyć 15 sierpnia polskie pokazy i zarząd tamtejszego lotniska poczynił już szerokie przygotowania. Ponieważ pogoda udaremniła te zamiary, kierownik miejscowy, p. Wolff, nie dał się inaczej pocieszyć, jak tylko obietnicą, że piloci polscy zwrócą się w Polsce do swych władz o pozwolenie ponownego przylotu, specjalnie na pokaz w Twente. Gospodarze zaznaczyli zgóry, że wszelkie, związane z tym ciężary finansowe z prawdziwą przyjemnością biorą na siebie.

Tak więc 16 sierpnia cała karawana wyruszyła w drogę do kraju, żegnana zaproszeniem do powrotu. Z powodu złej pogody dopiero 19-go stanęła w Warszawie.

Zamiar odwiedzenia Belgii i Francji, o którym wiemy z numeru lipcowego Skrzydlatej, musiał być zarzucony ze względów, niezależnych od organizatorów.

Tak oto wypadła lotnicza wyprawa harcerzy do gościnnego kraju Holendrów. Że spełniła ona swe zadania, to jest jasne z powyższego opowiadania bez dalszych wyjaśnień. W bilansie tym trzeba podkreślić jej szczególną ważność ze względu na nowy kierunek. Dotąd przeważnie lataliśmy na południowy wschód Europy. Tym razem wybrano się na zachód, do kraju o odwiecznej wysokiej kulturze i — przy tym — kraju, który w dziedzinie lotnictwa nie jest bynajmniej ziemią surową. Holandia po pierwsze posiada dobrze rozwinięty przemysł lotniczy i rozgałęzioną organizację komunikacji i sportu powietrznego, po drugie — leży między Francją, Anglią i Niemcami, a więc trzema największymi i najstarszymi potęgami lotniczymi Europy. Z byle czym do tego kraju nie ma po co przychodzić. Jeżeli więc harcerze nasi pozostawili tam tak dobre wrażenie, jeżeli przemysłowcy holenderscy konkretnie zainteresowali się polskim sprzętem, jeśli najwybitniejsi szybownicy wybierają się do Polski, jeśli wreszcie pod wrażeniem tej drobnej wystawy lotniczej, o jakiej wspomniano, obywatele holenderscy zgłaszają się do poselstwa polskiego z prośbą o przyjęcie do polskiego lotnictwa na naukę, — to wszystko dowodzi, że Polska reprezentowana była przez ludzi, którzy umieją to, co robią. Wykazalibyśmy gruntowne niezrozumienie idei skautowej, gdybyśmy tu mówili o „ekspansji". To słowo za łatwo łączy się z drugim, mniej przyjaznym: eksploatacja. Nawiązany został przyjacielski kontakt, na którym obie strony nie mają nic do stracenia, a wiele do zyskania. Jest rzeczą także i innych polskich instytucji, zajmujących się międzynarodową współpracą w lotnictwie, kontakt ten utrzymać.

T. W.

---

*) „Także w Polsce są zdania, że droga: modelarstwo — szybownictwo — lot motorowy — jest najwłaściwsza". — Holenderskie władze co do ważności drugiego ogniwa nie są dotąd, zdaje się, zgodnego zdania.

II Międzynarodowa Wystawa Lotnicza w Mediolanie

Gdy I-szy salon mediolański, będący pod znakiem wojny włosko-abisyńskiej, miał rys międzynarodowy, obecny był pod znakiem wpływu ukształtowania się polityki europejskiej w ciągu ostatnich dwóch lat. Toteż olbrzymie hale mediolańskiego pałacu sportowego były głównie wypełnione przez dwa zaprzyjaźnione państwa osi Rzym — Berlin: Włochy i Niemcy. Pozostałe państwa ograniczyły się do wystawienia kilku silników i samolotów turystycznych, lub nie brały w ogóle udziału. Italia i Niemcy zorganizowały swój przemysł lotniczy w swoim własnym zakresie, który to w ramach wystawy wyraźnie przedstawiał swoje oblicze, dając pojęcie o kierunku rozwoju, o wyborze konstrukcji, materiałów itp.

Z samolotów Italia przedstawiła cały zespół konstrukcji dotychczas nieznanych. Znaczna część tych nowych samolotów jest już budowana w serii, co sprawia wrażenie, że konstruktorzy, nauczeni doświadczeniem, idą utartym szlakiem, zwracając więcej uwagi na szybką, praktyczną budowę i użyteczność poszczególnych konstrukcji, niż na urzeczywistnienie nowych wysnutych teorii. Rzuca się bardzo w oczy fakt, że w większej części nowe włoskie konstrukcje są częściowo albo zupełnie nastawione na budowę drewnianą, która to w innych państwach, zwłaszcza w samolotach wojskowych, zanika. Także i tutaj kieruje się rzutki przemysł włoski, oparty na inicjatywie prywatnej, doświadczeniem, mając świeżo w pamięci czasy sankcji, ograniczających dowóz surowców.

Ze względu na rodzaj eksponatów możnaby nazwać wystawę mediolańską salonem silników lotniczych. Duża ilość nowych, w większej części będących jeszcze w próbach silników wielkiej mocy, o dużej ilości cylindrów, zaznacza teraz wyraźniej, aniżeli poprzednie inne wystawy, że wytwórnie silników zdecydowały się w roku 1937 uczynić ostatecznie skok powyżej granicy mocy 1000 KM.

Duża ilość konstrukcji śmigieł nastawnych w locie (Breda-Ratier, Piaggio, VDM, Alfa Romeo, Fiat) wykazuje, że dziedzina ta została dostatecznie opanowaną. Mechanizmy udanych i niezawodnych konstrukcji zmiany skoku śmigła w locie są prawie wszystie o napędzie elektrycznym, z wyjątkiem eksponatów firmy Fiat, która buduje według licencji Hamiltona. Jako nowość tegorocznego salonu można uważać drewniane śmigła nastawne w locie firmy Schwarz i śmigła firmy Heine nastawne na ziemi. Zwłaszcza śmigła Schwarz cieszą się znacznym popytem, sądząc z kupna ich licencji przez takie państwa jak: U.S.A., Japonia, Anglia, Włochy, i ich szerokiego rozpowszechnienia w Niemczech. Śmigła drewniane mają tę wyższość nad metalowymi, że są znacznie tańsze, lżejsze oraz mają tę samą wydajność aerodynamiczną co metalowe. Przy śmigłach metalowych największą trudność konstrukcyjną stanowią drgania i ciężar łopatek, co przy śmigłach drewnianych daje się zupełnie uniknąć, zwłaszcza że drewno ma własność tłumienia drgań. To też śmigła drewniane konstrukcji Schwarz'a można budować o możliwie dużej średnicy i nawet 6-ramienne (konieczne dla wykorzystania mocy silników o wielkiej liczbie KM).

Duża ilość elektrycznych mechanizmów zmiany skoku śmigieł w locie dowodzi, że konstrukcja ta spełnia zupełnie wszelkie wymagane warunki oraz jest zgodną z ogólnie przyjętym kierunkiem w nowoczesnym lotnictwie uruchomiania wszelkich mechanizmów na samolocie z pomocą elektryczności.

Również nadmienić należy, że na wystawie obok bogato zaprezentowanego pomocniczego przemysłu lotniczego, bardzo pouczającym był pokaz materiałów konstrukcyjnych i pędnych, produkowanych dla lotnictwa.

Przedstawione były także urządzenia nowych lotnisk (np. Forli), kompletne urządzenia warsztatów polowych oraz lotniczych laboratoriów fotograficznych, składających się zazwyczaj z trzech wozów. Wozy te, po usunięciu bocznych ścian, można było dowolnie umieszczać obok siebie, tworząc w ten sposób dość duże pomieszczenie.

Przyznać należy, że lotnictwo faszystowskiej Italii zrobiło w ostatnich latach kolosalny postęp, zawdzięczając w głównej mierze swój rozwój Mussoliniemu. O wartości bojowej, czy też wyczynach lotnictwa włoskiego świadczy wojna włosko-abisyńska, zaszczytne miejsca w tabeli rekordów światowych z absolutnym rekordem szybkości na czele, oraz ekspansja włoskiego przemysłu lotniczego na rynkach zagranicznych.

Niemcy oprócz znanych konstrukcji, jak Ju-86, Henschel-123, — pokazali niewielką liczbę nowych samolotów, jak Go-149, model Focke-Wulf Fw-200 „Condor" i in.

Przyrządy pokładowe oraz liczne akcesoria lotnicze były wystawione przez szereg firm tak włoskich, jak i niemieckich.

Charakterystyczną cechą konstrukcji niemieckich jest przede wszystkim dobre opracowanie aerodynamiczne (np. myśliwski Heinkel-116 i pasażerski Fh-104), co pozwala na użycie silników o mniejszej mocy. Spostrzec również można dążność do prostej i taniej produkcji sprzętu lotniczego (części składowe silników Hirth'a, śmigła Schwarz, tłoczone pokrycie kadłuba na Heinklu-112, tłoczone osłony silników NACA — Junkers'a), przy daleko posuniętej normalizacji, pozwalającej na szybką wymianę i dopasowanie części konstrukcyjnych. Przy użyciu stosownych i tanich surowców oraz szybkiej seryjnej fabrykacji, lotniczy przemysł niemiecki jest doskonale przygotowany do warunków wojennych, oraz łatwo zdobywa rynki zagraniczne, dostarczając samoloty Ju-86 nawet do kolonii angielskich w płd. Afryce.

Obserwując przemysł niemiecki, odności się wrażenie, że nabiera jeszcze rozmachu. Ciągle powstają nowe prywatne wytwórnie lotnicze i fabryki pomocniczego przemysłu lotniczego. Wszystko to pozwala sądzić, że wre tam praca w pełnym tempie i że pracuje się gwałtownie nad rozwojem lotnictwa w szerz.

Wspólną cechą przemysłu lotniczego Italii i Niemiec jest ich szybki rozwój, oparty o inicjatywę prywatną i skupiający entuzjastów pracujących z pełnym poświęceniem. System taki jest bezkonkurencyjny.

Taką samą analogię można znaleźć również w przemyśle takich potęg lotniczych jak: U. S. A., Anglia i Japonia. Dominujący do niedawna przemysł lotniczy Francji dał się zdystansować ostatnio nawet na kontynencie europejskim, do czego, zapewne, w dużej mierze przyczyniła się nacjonalizacja przemysłu lotniczego przez ministra Cot'a, wskutek czego produkcja spadła w lotniczym przemyśle francuskim o 35%.

Inne państwa były reprezentowane przez takie firmy, jak Walter, Hispano, Gnome. Wystawione były samoloty sportowe: angielski Miles Whitney „Straight", belgijski Tipsy i dwa czeskie Zlin XII z wytwórni Baty.

Na salonie międzynarodowym było reprezentowane 8 państw. Z Polski wystawiały: firma B-cia Konopaccy — sklejkę, Zjednoczone Huty Śląskie — części silników oraz Linie Lotnicze „Lot" — wykresy, mapy itp.

W pierwszym tygodniu zwiedziło wystawę 143.000 osób. W dniach 9 — 10 października odbył się kongres medycyny lotniczej. Przy sposobności kongresowi przedstawiono sanitarne samoloty typu Caproni-131 i Caproni-111.

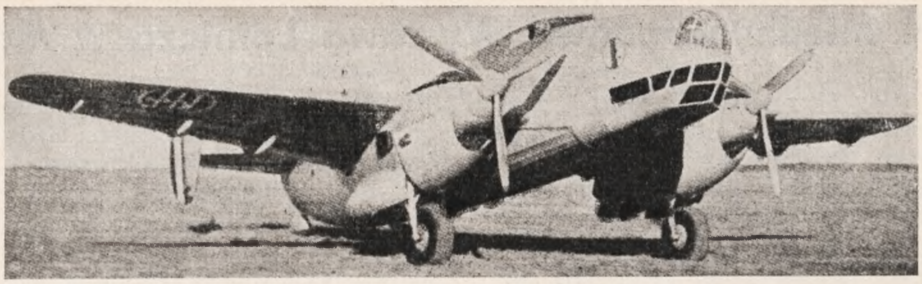
Organizatorzy II-go Salone Internationale Aeronautico chociaż mieli znaczne trudności w pokazaniu konstrukto-

rom rzeczywiście czegoś nowego (po takich ostatnich wystawach jak: w Paryżu, Brukseli, Hadze, Pradze, oraz angielskich pokazach lotniczych S. B. A. C. i zawodach międzynarodowych w Zurychu), to jednak udało im się przedstawić głębszy rzut na rozwój międzynarodowego lotnictwa w jego pełnej okazałości.

Ważniejsze włoskie samoloty na wystawie

Breda 88 — samolot do walki powietrznej, który zdobył rekordy szybkości na 100 i 1000 km, był tylko przedstawiony jako model i bez bliższych danych.

Caproni 135 i Fiat Br. 20, dwumotorowe bombowce. Caproni o konstrukcji mieszanej, ze skrzydłami drewnianymi; Fiat całkowicie metalowy. Na uwagę zasługuje niezwykłe uzbrojenie samolotu Caproni 135. W środku pod spodem kadłuba urządzono otwór, który się odsłania, przez opuszczenie specjalnej pokrywy. Łoże karabinu maszynowego pozostaje w miejscu, a stanowisko strzelca, znajdujące się na pokrywie, opuszcza się w dół. W środkowej, górnej części kadłuba wysuwalna wieża obrotowa posiada dwa karabiny maszynowe. Z przodu kadłuba przez specjalną szparę w obracalnej wieży jest wysuwalny karabin.

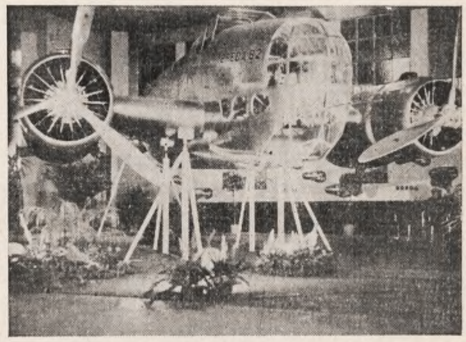


Piaggio P-32

Piaggio P. 32. Dwumotorowy samolot bombowy, wprowadzony obecnie do lotnictwa włoskiego. Przedstawia on dalszy rozwój samolotu P. 16. Wolnonośny średniopłat, posiadający wzdłuż całego skrzydła lotki i klapy o podwójnych szczelinach. Do lądowania wychyla się główne klapy, znajdujące się na ich końcach dodatkowe klapy wychyla się jeszcze więcej. W ten sposób skrzydło działa jak trójdzielny profil o dużej wypukłości. Skrzydło posiada sloty H. P. — Uzbrojenie — 3 stanowiska obronne konstrukcji Bredy, mianowicie jedna wieża wysuwalna w środku na górze i w dolnej części kadłuba, oraz kopuła obrotowa w przedniej części kadłuba. 20 mm armatka Oerlikon zabudowana jest na przodzie, ewentualnie w górnej wieży.

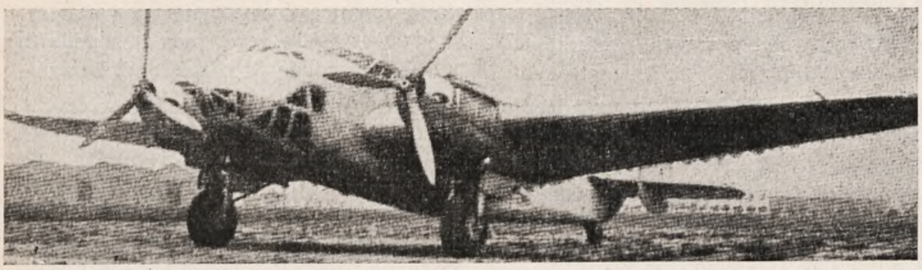
Macchi 99. Wolnonośny górnopłat, z klapami do lądowania. Przednia wieża obronna posiada 2 k. m.; środkowa znajduje się w górnej części i posiada 1 k. m.; tylna umieszczona jest na końcu kadłuba za sterami.

Breda 82 — szybki dwusilnikowy samolot bombardujący, średniopłat konstrukcji metalowej, o podwójnych sterach kierunkowych. Statecznik wysokościowy od dołu wzmocniony zastrzałem.

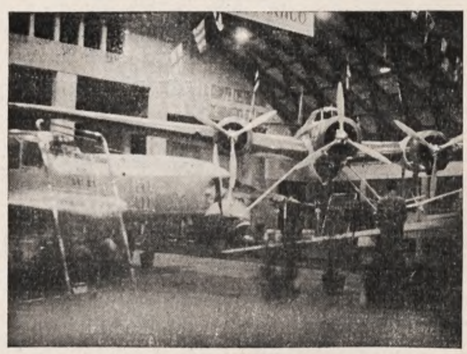


Breda 82

Wodnopłatowiec Cant Z. 506 B. Jest to wersja wojskowa samolotu pasażerskiego Z. 506. Skrzydło konstrukcji drewnianej; dolna wypukłość kadłuba służy do umieszczenia torpedy. Samolot ten ustanowił 5 międzynarodowych rekordów.

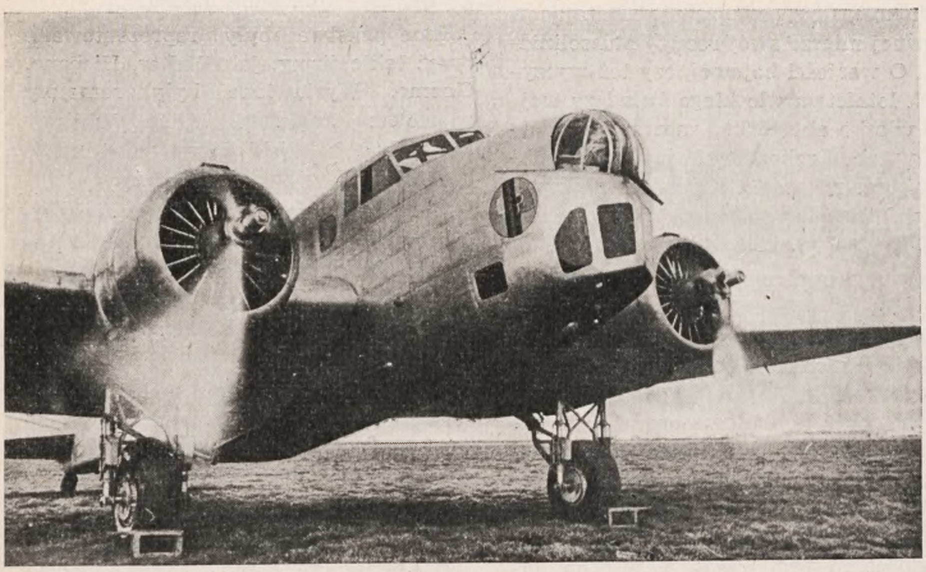


Caproni 135

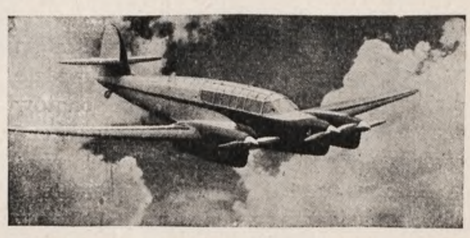


Cant Z 506 B

Cant Z. 1012. Samolot turystyczny o 3 silnikach po 120 KM, 6-miejscowy, konstrukcji drewnianej, wyposażony w klapy napędzane hydraulicznie. Silniki o rozruchu elektrycznym. Urządzenie kabiny komfortowe.



Fiat Br 20



Cant Z 1012

Samoloty wystawione na salonie mediolańskim

Kategoria	L *) / W	Typ	Silnik: Ilość	Silnik: Typ	Silnik: Moc całk. KM	Kabina	Ilość miejsc	Konstrukcja: Układ skrzyd. **)	Konstrukcja: Podwozie ***)	Konstrukcja: Materiał o)	Ciężar: Całkowity kg	Ciężar: Użyt. kg.	Szybkość max.: km./g.	Szybkość max.: na wys. (m)	Zasięg km.	Pułap m.
Sport	L	Gotha „Go 149“	1	Argus „As 10 C“	240	Lim.	1	D-pł.	ch.	Mi.	1 000	260	345	—	950	6 400
Pasaż.	L	Focke-Wulf 200	4	BMW 132	3 080	Pull.	30	D-pł.	ch.	Mi.	14 000	—	345	—	1 900 (3 000)	6 000
Pasaż.	L	Flugzeugwerke Halle „Fh 104“	2	Argus „A 510 C“	480	Pull.	6	D-pł.	ch.	Mi.	2 650	800	320	—	1 200	6 000
Pasaż.	L	Ago Flugzeug-werke „Ao 192“	2	Argus „AS 10“	480	Pull.	6	D-pł.	ch.	Mi.	2 720	853	338	—	1 100	6 000
Bomb.	W	„Cant. Z. 506 B“	3	Alfa Romeo „126 R C 34“	2 310	Pull.	4	Ś-pł.	2 pł.	Mi.	11 500	4 000	390	4 000	—	10 000
Wywiad.	W	„Cant. Z. 501“	1	I. F. Asso XI	840	Lim.	4	G-pł.	ł.-k.	Dr.	6 750	3 000	275	2 000	2 600	2 000
Poczt.	W	„Cant. Z. 505“	3	Asso XI R	2 490	Lim.	6	D-pł.	2 pł.	Dr.	13 750	5 550	330	—	3 500	—
Pasaż.	L	„Cant. Z. 506“	3	Alfa 126 R. C.	2 310	Lim.	15	D-pł.	2 pł.	Mi.	13 000	3 300	380	4 000	4 600	—
Bomb.	W	„Cant. Z. 508“	3	Asso XII R. C.	2 520	Lim.	5	G-pł.	ł.-k.	Mi.	8 000	4 863	315	4 500	3 000	—
Wyczyn.	W	„Cant. Z. 509“	3	Fiat A 80 R	3 000	Lim.	8	G-pł.	ł.-k.	Dr.	15 500	6 500	400	4 500	3 750	—
Bomb.	L	„Cant. Z. 1011“	2	I. F. Asso	2 520	Lim.	—	D-pł.	ch.	Dr.	9 600	3 500	360	4 500	2 000	—
Sport.	L	„Cant. Z. 1012“	3	Cant Z I 012	360	Lim.	6	D-pł.	ch.	Dr.	2 300	800	310	—	1 500	—
Bomb.	L	„Ca 134“	2	Piaggio P VII. C.	347	Kab.	4	D-pł.	ch.	Dr.	4 150	1 150	347	—	—	7 000
Myśl.	L	„Romeo 51“	2	Fiat A 74 R	840	Lim.	1	2-pł.	n.	Mi.	—	—	—	—	—	—
Pasaż.	L	Savoia Marchetti „S 83“	3	Alfa Romeo	2 310	Pull.	12	1-pł.	ch.	Mi.	10 300	3 500	425	3 400	1 500	7 000
Myśl.	L	Fiat G 50	1	Fiat A 74	840	Lim.	1	D-pł.	ch.	Me.	—	—	—	—	—	—
Bomb.	L	Breda 82	2	Fiat A 80	2 000	Lim.	1	Ś-pł.	ch.	Me.	—	3 200	450	4 500	—	9 500
Myśl.	L	Breda 65	1	Issota Fraschini	900	Lim.	1	D-pł.	ch.	Me.	—	1 100	—	—	—	8 000
Bomb.	L	Breda 88	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bomb.	L	Piaggio „P 32“	2	Piaggio XI R. C.	2 000	Pull.	5	D-pł.	ch.	Me.	—	3 500	425	4 700	—	8 000
Bomb.	W	Macchi 99	2	Isotta Fraschini Asso XI R. C.	1 680	Pull.	5	G-pł.	ł.-k.	Mi.	—	4 600	272	—	—	5 000
Euryst.	L	S. A. I. 25	1	Alfa Romeo	185	Lim.	4	G-pł.	n.	Mi.	—	440	212	—	—	6 000
Euryst.	L	S. A. I. 3	1	Fiat A 50	85	Otw.	2	Ś-pł.	n.	Mi.	—	270	220	—	--	4 000
Euryst.	L	S. S. 3.	1	C. N. A. II	38	Lim.	2	Ś-pł.	3-k.	Dr.	—	220	140	—	—	4 000
Euryst.	L	Lambardi „L/B“	1	Alfa Romeo	130	Lim.	2	Ś-pł.	3-k.	Dr.	880	300	230	—	—	5 500
Euryst.	L	Nardi „F. N. 305“	1	Alfa Romeo	185	Lim.	1	D-pł.	ch.	Mi.	–	—	—	—	6 000	—
Słabosil.	L	„Colibri“	1	Beltrame	18	Otw.	1	Ś-pł.	2-k.	Dr.	160	90	160	—	500	—
Bomb.	L	Ju — 86 k.	2	B. M. W. 132	1 560	Pull.	4	D-pł.	ch.	Me.	—	2 930	400	—	—	7 800
Szkolny	L	Go 149 Gothaer Waggonfabr.	1	Argus AS. 10	240	Lim.	1	D-pł.	ch.	Mi.	1 000	260	345	—	950	6 400

*) L = lądowy; W = wodny; A = amfibia.
**) D-pł. = dolnopłat; Ś-pł. = średniopłat; G-pł. = górnopłat; 2-pł. = dwupłat; 1-pł. = jednopłat.
***) ch. = chowane, 2-pł. = 2 pływaki; ł.-k. = łódź-kadłub; n. = normalne; 3-k. = trójkołowe; 2-k. = dwukołowe.
o) Mi. = mięszany; Dr. = drewno; Me. = metal.

Savoia-Marchetti S-83, jeden z najszybszych samolotów komunikacyjnych w świecie. Jest to dalsze udoskonalenie znanej konstrukcji S-79. S-83 z silnikami Wright „Cyclone” o mocy 800 850 KM. osiąga szybkość maksymalną 440 km godz.

S. S. 3. Samolot turystyczny, słabosilnikowy, zbudowany na kształt kaczki, — o dobrych wyczynach.

Lombardi „Z B”. Samolot turystyczny z silnikiem pchającym, z miejscami obok siebie. Konstrukcja drewniana, podwozie trójkołowe. Samolot nadający się specjalnie dla prywatnych właścicieli.

„Colibri” — lekki słabosilnikowy samalot — konstrukcji kształtu kaczki —



Fot. Flugsport

bez steru kierunkowego i lotek o bardzo dobrych wyczynach (patrz zał. tabelę).

Silniki produkcji włoskiej były reprezentowane przez takie wytwórnie, jak: Isotta-Fraschini, Piaggio, Alfa Romeo i Fiat. Jako nowe włoskie konstrukcje można uważać:

Silnik Alfa Romeo 135 RC-32, 18 cylindrowy o podwójnej gwieździe, który był wzorowany na konstrukcji Alfa-Romeo-Pegasus i jest obliczony na maksymalną moc 1500 KM.

Silniki takie, jak Fiat A 80 RC — 18-cylindrowy na 1000 do 1200 KM. Fiat 14-cylindrowy A 74 RC na 840 890 KM i 18-cylindrowy o podwójnej gwieździe silnik Piaggio P XIII RC 35 na 1600 KM można również uważać jako nową konstrukcję. Firma Isotta-Fraschini przedstawia oprócz wielu innych nowy 12-cylindrowy silnik „Asso Caccia”, poraz pierwszy z zwykłą przekładnią, pozwalającą na zamontowanie armatki strzelającej przez oś śmigła.

Niemcy pokazali modele nowych samolotów komunikacyjnych, jak czteromotore samoloty:

Focke-Wulf 200 „Brandenburg”,
Heinkel He-116 „Schesien”.
Junkers Ju-90 „Der alte Dessauer”.

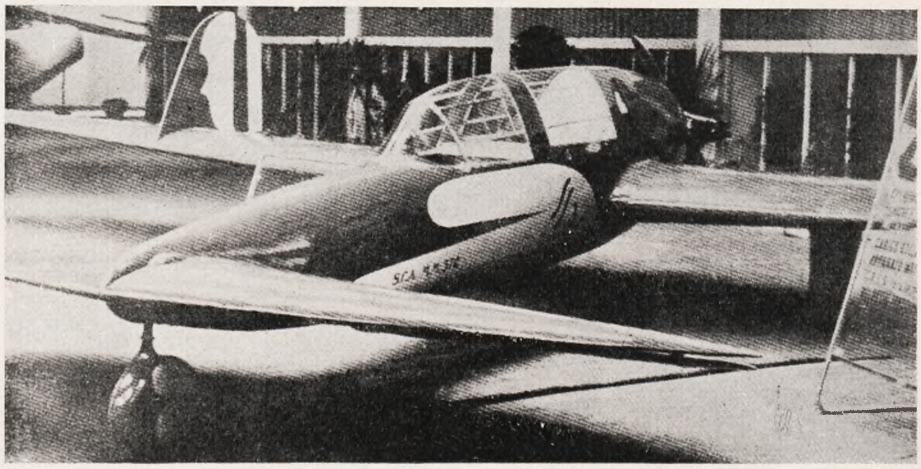
W naturalnej wielkości, z wyjątkiem nowego samolotu ćwiczebnego Gotha 149, przedstawiły znane konstrukcje, jak: Ju- 86, samolot bombardujący, przy którym poraz pierwszy uwidoczniono jego interesujące stanowiska karabinów, Heinkel He-112 samolot myśliwski, Henschel Hs-123 — samolot do lotów nurkowych, Arado Ar. 96 — samolot jednomiejscowy ćwiczebny — Ago Ao-192 „Kurier” dwusilnikowy pasażerski. Flugzeugwerke Halle przedstawia „Fh 104”, który jest również pasażerski dwusilnikowy, oraz znany ostatnio z wyczynów samolot Me-108 „Taifun”, konstrukcji Bayerische Flugzeugwerke.

Z silników przedstawiono:

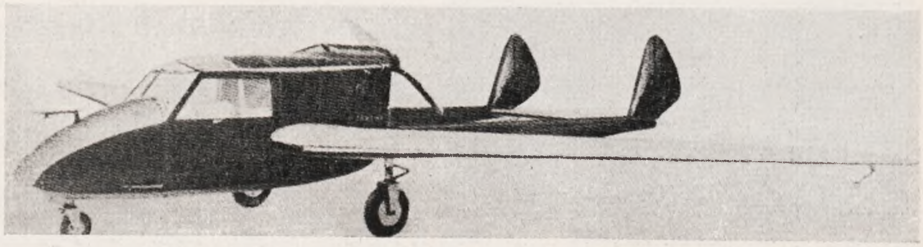
„Jumo 211” — o sprawności na 1000 KM, fabrykacji Junkers’a, — silnik rzędowy chłodzony wodą.

Silnik Bramo 223 „Fafnir” — 850 KM — fabrykacji Brandenburger Motorenwerke oraz nowy silnik HM 508 — 8-cylindrowy.

Inż. Stefan Danielewicz



SS-3



Lombardi Z B



Heinkel He-112



Fh-104

Rozdanie nagród zwycięzcom tegorocznych zawodów

W dniu 6 listopada odbyło się w Aeroklubie Rzeczypospolitej uroczyste rozdanie nagród zdobytych przez polskich lotników w zawodach krajowych i zagranicznych w roku bieżącym. Uroczystość ta była zarazem zamknięciem tegorocznego sezonu sportowego aeroklubów i objęła również w swym programie wręczenie medalu Bleriot'a p. majorowi St. Skarżyńskiemu, jako posiadaczowi jednego z rekordów międzynarodowych, nagradzanych tym medalem (por. Biuletyn A. R. P. w poprz. n-rze).

Uroczystość zaszczycili swą obecnością przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych z pp. wiceministrami komunikacji A. Bobkowskim i J. Piaseckim na czele, dowódca lotnictwa p. gen. L. Rayski, p. gen. J. de Beaurain oraz liczni reprezentanci wszystkich działów lotnictwa.

Wręczenia nagród dokonał p. wicemin. Bobkowski, wygłaszając przemówienie podane na innym miejscu.

Nasamprzód odbyło się wręczenie medalu **majorowi Skarżyńskiemu.** Skolei otrzymała nagrodę honorową nasza mistrzyni w szybownictwie, p. **Wanda Modlibowska,** za ustanowienie międzynarodowego rekordu kobiecego oraz krajowego ogólnego i kobiecego—długotrwałości lotu szybowcowego. Po tym p. min. Bobkowski wręczył nagrody krajowe, zdobyte przez lotników polskich w zawodach międzynarodowych. A więc uczestnicy zawodów o puchar im. Gordon-Bennett'a, pp. **kpt. Janusz** i **inż. Krzyszkowski,** otrzymali nagrody wytrwałości; **kpt. Hynek** — nagrodę za największą szybkość. Z pośród uczestników międzynarodowych zawodów szybowcowych w Rhön otrzymali: p. **Zb. Żabski** — nagrodę za największą wysokość, p. **P. Mynarski** — za największą odległość, będącą zarazem rekordem krajowym (nagroda honorowa i stypendium na studia politechniczne), p. **inż. B. Baranowski** — 2 nagrody za zadania dnia. Zwycięzcy w międzynarodowym meetingu w Zurichu, pp. **dr Przysiecki, M. Maciejewski i W. Stronczyński,** oraz zdobywca pucharu Międzynarodowego Lotu Holenderskiego, p. **B. Skórzewski,** — znaleźli się na liście tegorocznych naszych czołowych lotników sportowych i zostali wymienieni przy odczytywaniu nazwisk otrzymujących nagrody.

Następnie odbyło się wręczenie nagród zdobytych na zawodach krajowych: balonowych o puchar im. płk. Wańkowicza, Krajowych Zawodów Lotniczych, Krajowych Zawodów Szybowcowych oraz nagród, przyznanych organizacjom i pilotom biorącym udział w szybowcowych lotach premiowanych.

Zwycięzcy zawodów balonowych, pp. **por. Koblański** i **dyr. Kubica** z Klubu Balonowego „Guma" w Sanoku, otrzymali oprócz pucharu zawodów — nesesery. Sklasyfikowani na drugim miejscu, pp. **kpt. Mensch** i **por. Narkiewicz,** — srebrne papierośnice. Zdobywcy trzeciego miejsca, pp. **Pietraszewski** i **Tworkowski** z Aeroklubu Pomorskiego — srebrne pudełka do papierosów; czwartego — pp. **por. Kotowski i kpt. Stencel** — wieczne pióra. Poza tym — wszyscy medale pamiątkowe A. R. P.

Za Krajowe Zawody Lotnicze — nagrody zespołowe, w postaci medalów pamiątkowych A. R. P., otrzymały aerokluby: **Warszawski** (I miejsce), **Lwowski** (II) i **Gdański** (III). Były to jedyne nagrody zespołowe Kraj. Zaw. Lotn. Samolot, będący główną nagrodą dla zwycięskiego klubu w roku ubiegłym, w obecnych zawodach, aczkolwiek przez kluby spodziewany i przewidywany — nie został ze względów budżetowych przyznany.

Piloci zwycięskiego zespołu warszawskiego, pp. **Przysiecki, Piątkowski, Pilniak, Krzyżanowski, Kamocki i Urban,** — otrzymali medale pamiątkowe ARP i materiały pędne na 15 godzin lotu dla każdego.

Piloci zespołu lwowskiego, pp. **J. Solak, Kowalski, Sym, Christmann, Zwoliński i Weigl,** — medale i paliwo na 10 godz. lotu.





P. min. A. Bobkowski wręcza medal Blériot'a p. majorowi Skarżyńskiemu i nagrodę honorową pani W. Modlibowskiej



Dr Eugeniusz Przysiecki (Aer. Warsz.) który przez zwycięstwo odniesione w Zurichu oraz przez szefostwo zwycięskiego zespołu w Kraj. Zaw. Lotn. zakwalifikował się na najlepszego polskiego pilota motorowego — zawodnika 1937 r. Tytuł ten przysługiwał w roku ubiegłym majorowi Edwardowi Peterkowi

Piloci gdańscy, pp. **Mtheus, Praschill, Petrusewicz, Jereczek, Morawski i Czyżowski** oraz szef zespołu gdańskiego, p. **J. Gaudyn,** — medale i materiały pędne na 5 godz. dla każdego.

Poza tym nagrody indywidualne otrzymali:

P. **A. Matheus** — za największą ilość punktów w klasyfikacji ogólnej — nagrodę Pana Ministra Komunikacji oraz za najlepszy wynik w próbie lądowania z wyłączonym silnikiem — nagrodę Pana Wiceministra Spraw Wojskowych.

P. **dr. E. Przysiecki** — jako szef zwycięskiego zespołu — nagrodę Pana Ministra Spraw Wojskowych.

P. **inż. J. Solak** — nagrodę Pana Marszałka Śmigłego-Rydza za najlepszy wynik w próbie opanowania pilotażu oraz nagrodę Pana Dowódcy Lotnictwa, gen. L. Rayskiego, za najlepszy wynik w próbie spostrzegawczości i orientacji.

P. **inż. W. Frąckowiak** — towarzysz p. A. Matheusa — nagrodę Pana Ministra Komunikacji za największą ilość punktów w klasyfikacji ogólnej.

P. **inż. B. Solak** — towarzysz inż. J. Solaka — nagrodę Pana Dowódcy Lotnictwa za najlepszy wynik w próbie spostrzegawczości i orientacji.

P. **Włodzimierz Kurec,** pilot zespołu Aer. Wil., — nagrodę Pana Wiceministra Komunikacji, inż. A. Bobkowskiego, — za najlepsze wyniki uzyskane na własnym samolocie i bez towarzysza.

Przemówienie Pana Wiceministra Bobkowskiego,

wygłoszone na uroczystości rozdania nagród

Kończy się lotniczy rok sportowy. Patrząc na ten rok wstecz musimy sobie zdać sprawę, co w dziedzinie sportu lotniczego zdziałano. Co daliśmy ze siebie światu? Czy w szalonym tempie, w którym lotnictwo mknie naprzód, nie pozostaliśmy w tyle.

Słowem: jak wygląda tegoroczny moralny bilans?

Odpowiedzią niech będą nagrody międzynarodowe, które zdobyto.

Takie, jak: I-sze miejsce w Konkursie Samolotów Turystycznych i Sportowych w Zurichu, I-sze miejsce w Międzynarodowym Locie Okrężnym Holandii, nagrody szybowcowe za największą wysokość, odległość i dzienny wyczyn, zdobyte w Rhön, międzynarodowy kobiecy rekord szybowcowy.

Odpowiedzią niech będą II i V miejsca w Zawodach o Puchar Gordon-Bennett'a...

Odpowiedź niech da fakt, że w locie okrężnym Krajowych Zawodów Lotniczych wszyscy uczestnicy przebyli trasę bez wypadków, że suma przebytych kilometrów w przelotach szybowcowych przekroczyła 30.000 kilometrów.

Lotnictwo sportowe we wszystkich swoich dziedzinach zasłużyło na pochwały.

Weterani powietrzni — baloniarze utrzymują nadal świetną tradycję.

Lotnictwo motorowe rozkrzewiło się i rozrosło i jak zawsze wysoko niesie swój sztandar.

Szybownictwo posunęło się naprzód więcej, niż o tym marzono.

Czuję się w radosnym obowiązku podziękować całej tu zgromadzonej elicie lotniczej za to, że do wieńca sławy naszej wplotła nowe wawrzyny — bohaterom, którzy są wzorem dla całej skrzydlatej braci. Bardzo serdecznie dziękuję...

Również gorąco podziękować pragnę wszystkim organizacjom, urzędom i jednostkom, które wybitną współpracą, nie szczędząc swego trudu i czasu, w głębokim poczuciu obywatelskim i ukochaniu najpiękniejszego ze sportów dopomogli i dopomagają do budowy silnego lotnictwa.

Reasumując więc wysiłki i wyniki tegoroczne — śmiało powiedzieć możemy: bilans lotnictwa sportowego jest dodatni. Tak. Poszliśmy naprzód. Na własnym sprzęcie i własnymi siłami. Nie zmarnowano peniędzy, czasu i wysiłków. ARP i kluby afiliowane bez sztucznej reklamy i rozgłosu, wytężoną pracą sprawiły, że przebyliśmy nowy, olbrzymi etap rozwoju. Dorzuciliśmy ten nasz dorobek do ogólnej cywilizacji świata".

Za Krajowe Zawody Szybowcowe wręczone zostały nagrody następujące:

Zespołowe, w postaci pamiątkowych medali A. R. P., za przeloty członków danego zespołu: I — **Aeroklub Lwowski, II — Szkoła Szybowcowa LOPP w Goleszowie, III — Szkoła Szybowcowa LOPP w Miłośnie.**

Nagrodę przechodnią Pana Ministra Komunikacji dla organizacji sportowo-lotniczej, której pilot wykona w czasie zawodów najdłuższy przelot otrzymał **Aeroklub Lwowski** za przelot p. **Dziurzyńskiego** (313 km).

Nagrodę przechodnią LOPP dla organizacji sportowo-lotniczej, której pilot osiągnie największą wysokość lotu, wynoszącą co najmniej 1000 m ponad start — **Aeroklub Pomorski** za lot **kpt. E. Makowskiego** (2180 m).

Nagrodę przechodnią Zrzeszenia Polskich Przemysłowców Lotniczych dla konstruktora, na którego szybowcu dokonany zostanie podczas zawodów najdalszy przelot w linii prostej — **inż. Wacław Czerwiński** za przelot dokonany na szybowcu PWS-101 przez **pilota Dziurzyńskiego.**

Nagrodę przechodnią im. Edmunda Sztukowskiego dla najlepszego zawodnika, członka Sekcji Lotn. Stud. Polit. Warsz., — zdobył dla Sekcji p. **M. Urban.**

Nagrodę Instytutu Techniki Szybownictwa za największą ilość kilometrów przelecianych w lotach docelowych — p. **M. Offierski.**

Indywidualne nagrody honorowe za przeloty w linii prostej otrzymali:

Za I. miejsce — p. **T. Góra** — nagroda Pana Ministra Spraw Wojskowych (zegarek stoper na rękę), za II. — p. **Z. Żabski** — nagroda Pana Ministra Komunikacji (teczka skórzana), za III. — p. **M. Urban** — nagroda Pana Wiceministra Komunikacji (pudełko na papierosy), IV. — p. **A. Dziurzyński** — Dyrektora Departamentu Lotn. Cyw. (papierośnica złota), V. — p. **M. Offierski** — nagroda Aeroklubu Pomorskiego (przedmiot artystyczny), VI. — p. **B. Gaworski** — nagroda Aeroklubu Kujawskiego (zegar na biurko), VII. — por. **J. Błażejewski** — nagroda m. Inowrocławia (przedmiot artystyczny), za VIII miejsce — p. **A. Kozieł** — nagroda Kierownictwa Zawodów (taca).

Za najlepszą wysokość ponad start indywidualną nagrodę Dowódcy Lotnictwa (zegarek - stoper na rękę) otrzymał p. **kpt. E. Makowski.**

Poza tym każdy z pilotów otrzymał medale pamiątkowe Kierownictwa Zawodów.

W premiowanych wyczynach szybowcowych 1937 zostały przyznane przez Pana Ministra Komunikacji premie organizacjom:

za I miejsce — **Szkole Szybowcowej w Bezmiechowej** — 5.000 zł,

za II miejsce **Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Warszawskiego** — 3.000 zł,

za III miejsce **Szkole Szybowcowej LOPP Polichno-Pińczów** — 2.000 zł.

Nagrody indywidualne otrzymali: za I miejsce — p. **Witold Kasprzyk** (nagroda honorowa oraz stypendium na studia politechn.), II — p. **Mieczysław Urban** (nagr. honor. i stypendium na studia politechn.), III — p. **Tadeusz Góra** (nagr. honor. i stypendium na studia lotnicze). Poza tym — medale pamiątkowe.

LOTNICTWO POPULARNE

O tani samolot popularny

Ubiegłe trzy lata stanowią w rozwoju lotnictwa okres specyficzny. Nazwać je można okresem narodzin lotnictwa dla mas. Produkcja i wiedza lotnicza stanęły już na takim poziomie, że małymi środkami osiąga się wyczyny odpowiadające wymaganiom życia i zadowalające wymagania najwybredniejszych odbiorców sprzętu. Poziom jednak w poszczególnych krajach jest jeszcze bardzo nierówny. Dążność do stworzenia samolotu taniego, popularnego dała nadspodziewane wyniki. Okazało się, że zainteresowanie sportem i turystyką szczególnie w warstwach średnio zamożnych jest olbrzymie. Jaskrawym tego dowodem jest fantastyczna wprost produkcja maszyn słabosilnikowych w Czechosłowacji. Wytwórnie Żlin, Praga i Beneš-Mraz budują dziesiątki maszyn tygodniowo, przy czym odbiorcami są w dużej mierze ludzie prywatni, tak w Czechach, jak i za granicą.

Masowa produkcja pozwala na dostarczanie klientom sprzętu coraz tańszego, a co z tego wynika — rynek staje się bardzo pojemnym.

Francuskie lotnictwo popularne znajduje się obecnie w okresie nie tak dojrzałym, jak czeskie, osiągnęło ono jednak doskonałe wyniki dzięki dużej ilości prototypów, wybiegających częstokroć poza szablon klasycznego układu płatowca. Mam tu na myśli „Pou du ciel'e", które odegrały nie małą rolę w popularyzacji lotnictwa, Peyret, Kellner-Béchereau, „Aile Volant" i inne.

Belgia, choć dotychczas nie odgrywała większej roli w życiu lotniczym świata, poszczycić się już może wspaniałym dorobkiem w omawianej dziedzinie, głównie w postaci produkowanego dziś w dużej ilości i w kilku wersjach „Tipsy", którego wyniki i ilość mówią dobitnie o zdolnościach tak konstruktorskich jak organizacyjnych Belgów. (Jak słychać płatowcem tym zainteresowały się nasze sfery przemysłowe. Jedna maszyna ma być w czasie najbliższym sprowadzona do Polski).

Anglia i Stany Zjednoczone, mimo wysokiej średniej zamożności obywateli i szeroko rozwiniętej turystyki na płatowcach luksusowych o dużej mocy, doceniają w stu procentach znaczenie lotnictwa popularnego. Wymownym tego dowodem jest produkcja na szeroką skalę płatowców Aeronca czy Taylor „Cub" w Ameryce oraz budowanych w Anglii „Hilson-Praga", czy „British Tipsy".

Niemcy i Italia mimo, że kładą główny nacisk na sprzęt bardziej bezpośrednio przydatny do treningu wojskowego, dążą usilnie do rozwiązania problemu taniego latania, do lotu mięśniowego włącznie. Wymownymi też są wysiłki fabryk niemieckich w dziedzinie produkcji słabych silników lotniczych.

W Italii okres ostatni przyniósł szereg oryginalnych konstrukcji płatowców dla szerszego ogółu. Na Salonie mediolańskim pokazali Włosi dwa płatowce o układzie „kaczki", z których jeden dwumiejscowy z 50-konnym silnikiem poszczycić się może przelotem z Rzymu do Mediolaniu ze średnią szybkością 160 km/godz. W dziale silników też widać dążność do uniezależnienia się od za granicy. Silniki „Alfa" i C. N. A. C-2 zdały już egzamin wstępny i przyczynią się napewno do znacznego spopularyzowania lotnictwa.

Jakże przedstawia się sprawa w Polsce? Powiedzmy sobie otwarcie, że jesteśmy w okresie początkowym. Mamy jednak duży kapitał w postaci sporej dozy dobrych chęci i bardzo dużego zainteresowania całego społeczeństwa. Obecnie rozporządzamy już pięcioma prototypami płatowców popularnych, a szereg dalszych jest w budowie lub opracowaniu. Dużo jednak wody jeszcze upłynie zanim któryś z nich nazwać można będzie samolotem dla szerszego ogółu. Wyłania się teraz sprawa bodaj najważniejsza, a mianowicie sprawa silników. Zbytecznym byłoby dowodzić o konieczności produkcji silników słabych w kraju, tym bardziej, że na rynku światowym w tej dziedzinie wielkiego wyboru nie ma, a przecież w Polsce dość jest wytwórni i sił fachowych, które mogłyby podjąć się konkurowania z produkcją zagraniczną. Zresztą, jak słuchy dochodzą, są widoki, że w czasie najbliższym sprawa się ruszy. Są już ponoć nawet realne wyniki. Należy jednak zająć się tą kwestią z większą energią i większą dozą dobrej woli.

Trochę lepiej jest z produkcją samych płatowców. Z istniejącego obecnie sprzętu słabosilnikowego jedynie „Bąk" przeszedł próby oficjalne w I. T. L., to też o nim można mówić realnie. Poza nim w próbach fabrycznych odbywają loty: I.T.S.-8, I.T.S.-8 V, „Kogutek II" i „Smyk". Tak się szczęśliwie złożyło, że powyższe typy stanowią poniekąd skalę przejścia z szybowca do maszyny motorowej, co po ukończeniu prób dać może ciekawy materiał porównawczy.

Dziś byłoby przedwcześnie wydawać o nich opinię. Stwierdzić jedynie można, że „Bąk", po przeszło 100 godzinach lotu, wykazał duże walory maszyny użytkowej. Pierwsze loty próbne „Smyka" potwierdziły założenia konstruktorów co do maszyny czysto sportowej, o względnie dużej szybkości. „Kogutek II" rokuje też duże nadzieje jako maszynka bardzo tania. Niestety, ze starym silnikiem W.Z.-18 nie mógł on pokazać co potrafi. W najbliższym czasie zamontowany na niego zostanie nowy silnik inż. Zalewskiego, W.Z.-20, różniący się zasadniczo od jego dotychczasowych konstrukcji.

Produkcja maszyn słabosilnikowych mogła by — moim zdaniem — znacznie się rozwinąć przy gruntownej zmianie struktury przemysłu. Nie docenia się u nas znaczenia drobnych fabryczek i warsztatów prywatnych, stwarzających atmosferę zdrowej konkurencji. Jako przykład przytoczę Niemcy (choć i we Francji rzecz nie ma się inaczej), które posiadają kilkadziesiąt fabryk, fabryczek i warsztatów wypuszczających rocznie dziesiątki prototypów, w wyniku czego rozporządzają one wielkim materiałem porównawczym i mają z czego wybierać, unowocześniając ciągle swój sprzęt we wszystkich działach lotnictwa.

Nie należy też zapominać, że większość wielkich dziś fabryk powstała przecież z drobnych niegdyś warsztacików. Nie jednemu z czytelników nasuną się tu zastrzeżenia natury finansowej. Bezsprzecznie w początkowych stadiach rozwoju wyżej wspomnianych warsztatów koniecznym będzie subsydiowanie ich w postaci zamówień, czy nawet premii lub pożyczek, lecz przecież rozwiązanie omawianego problemu jest koniecznością państwową. Zresztą, po przełamaniu pierwszych trudności, produkcja dostosowywać się będzie do rynku, a rynek odciąży skarb z obowiązków.

Warsztaty te pracowałyby pod kontrolą władz, nawet przy znacznej ich ingerencji. Bardzo ważną jest kwestia regulacji ewolucji prototypów, to znaczy konsekwentne udoskonalanie. Jako przykład takiego racjonalnego ulepszania podać mogę włoski płatowiec F.N.-305 konstrukcji braci Nardi. Pierwszy prototyp zbudowany został w wyniku konkursu na maszynę turystyczną w r. 1935. Dziś, po dwóch latach, Włosi rozporządzają trzema doskonałymi wersjami tego płatowca jako maszyny turystycznej, myśliwskiej szkolnej i przejściowej, budowanych w dużej serii przez fabrykę Piaggio. War-

sztaty braci Nardi zajmują się w dalszym ciągu udoskonaleniem swych prototypów.

W konsekwencji powyższego przykładu wypływa sprawa konkursów. Spojrzyjmy wstecz na rozwój naszego lotnictwa sportowego. Śmiało powiedzieć można, że wszystkie nasze udane maszyny powstały w wyniku konkursów; początkowo Krajowych Konkursów Awionetek czy Samol. Turyst. i wreszcie challenge'ów. Był to okres wytężonej pracy konstrukcyjnej. Nie było konkursu, żeby nie startowało kilka nowych prototypów. Obecnie wszystkie zawody lotnicze są tylko konkurencją pilotów, wynika to bezpośrednio z zestandaryzowania sprzętu w klubach. Lecz równie ważnym jest współzawodnictwo maszyn. Czynnik współzawodnictwa konstruktorów oraz periodyczny przegląd dorobku okresu minionego wpłynęły by bezsprzecznie bardzo dodatnio na wyniki pracy, a subsydia w postaci nagród, czy premii pozwoliłyby nie jednemu z konstruktorów na spokojniejsze i bardziej wydajne kontynuowanie swojej pracy. Wskazanym byłoby też rozpisywanie konkursów otwartych wzorem Min. Spr. Wojsk. na temat zadany, a wybitnie aktualny w danym okresie.

A teraz nasuwa się pytanie, jaki typ maszyny w naszych warunkach byłby najodpowiedniejszy? Zważywszy na niską średnią zamożność obywatela, koniecznym jest wprowadzenie płatowca wybitnie taniego, co uzyskać można przez zrezygnowanie z wysokich wyczynów i zbytniej aerodynamiki. Przy czym płatowiec ten produkowany byłby w dwóch wersjach: jako jednoosobówka z silnikiem jednolitrowym (około 30 KM) oraz dwumiejscówka z silnikiem dwulitrowym (50 — 60 KM). Cena powyższych płatowców wraz z silnikami nie przekroczyłaby 8.000 zł. Nacisk położony byłby na prostotę konstrukcji, łatwość obsługi i pilotażu, możliwość latania w każdych warunkach oraz startu i lądowania w terenie.

Poza tymi płatowcami koniecznym byłoby wprowadzenie jednomiejscówki szybkiej, przystosowanej do akrobacji, z silnikiem 2-litrowym, szybkiej turystycznej dwumiejscówki oraz płatowca 3- czy 4-osobowego do wielkiej turystyki (takiego Rolls Royce'a wśród maszynek popularnych) o dużej względnie szybkości i mocnym silniku. Taki zespół maszyn zadowoliłby zupełnie wszystkie kategorie pilotów.

Bardzo wskazanym byłoby doprowadzenie prostoty konstrukcji do takiego stopnia, żeby poszczególne koła szybowcowe, czy kluby mogły we własnym zakresie bez specjalnych inwestycji warsztatowych przeprowadzać budowę względnie montaż, z tym że części metalowe i bardziej odpowiedzialne elementy drewniane znajdowałyby się w handlu, tak jak dziś się rzecz ma z samochodami, czy motocyklami i co zresztą z dużym powodzeniem wprowadziło kilka fabryk amerykańskich i francuskich z p. Mignetem na czele.

Jerzy Płoszajski

Motoszybowiec typu „Bąk"

Prototyp motoszybowca „Bąk" ukończył oficjalne próby sprawności i wykonał dotychczas przeszło 120 godzin lotów, przy czym kilka lotów żaglowych, a mianowicie:

Dn. 2.V br. pilot Offierski — lotnisko Mokotów — lot żaglowy z zatrzymanym silnikiem, trwający 1 godz. 54 min.

Dn. 3.V. — pil. Offierski, lotnisko Mokotów, lot żaglowy z zatrzymanym silnikiem — 3 godz., przy czym wysokość uzyskana wyniosła 1200 m.

Dn. 6.VI. pil. B. Kocjan — wykonał lot żaglowy 50-minutowy oraz tegoż dnia zatrzymując silnik na 300 m. osiągnął wysokość 2200 m. w locie żaglowym, trwającym 1 godz. 36 minut.

Poza wyżej wymienionymi, wykonano jeszcze kilka innych lotów żaglowych.

W czasie prób sprawności stwierdzono, iż zatrzymany silnik można uruchomić przez rozpędzenie szybowca do szybkości 150 km godz.

Prototyp motoszybowca wykonał 35 godzin przelotów (z szybk. przelotową 90—95 km/godz.) bez żadnego defektu, przy czym większość przelotów na odcinkach powyżej 150 km., np. W-wa — Inowrocław i W-wa — Katowice. Zapas paliwa pozwala na lot 4 godz. przy nominalnej mocy silnika.

Opis konstrukcji i dane techniczne.

W układzie motoszybowiec „Bąk" jest średniopłatem ze skrzydłami tworzącymi mocne V, celem powiększenia stateczności poprzecznej, zwiększenia widoczności i oddalenia końców skrzydeł od ziemi. Skrzydło o obrysie trapezowym zaokrąglonym, konstrukcyjnie wykonane jako jednodźwigarowe, dwudzielne, wolnonośne, w przedniej części i przy kadłubie pokryte sklejką brzozową. Każda połowa skrzydła łączy się z kadłubem przy pomocy trzech sworzni stożkowych, pozwalających na bardzo łatwy demontaż. Sterowanie lotek różnicowe, zapomocą niezależnych popychaczy, całkowicie na łożyskach kulkowych.

Kadłub o przekroju eliptycznym, kryty sklejką, posiada obszerną kabinę pilota, zamkniętą łatwo otwieranym, a w razie potrzeby odrzucanym wiatrochronem, stanowiącym aerodynamiczne uzupełnienie kadłuba. Ostroga końcowa kadłuba, zwrotna, zaopatrzona w kółko, pozwala na łatwe manewrowanie szybowcem na ziemi.

Podwozie typu bezosiowego z amortyzacją sprężynowo-olejową o dużym skoku i kołami o niskim ciśnieniu, średnicy 35 cm, mocno wysunięte do przodu, pozwala na lądowanie w trudnych warunkach terenowych bez obawy kapotażu.

Usterzenie poziome wolnonośne, statycznie wyważone, zamocowane na łożyskach kulkowych. Sterownica, całkowicie na łożyskach kulkowych, posiada układ kompensujący, pozwalający na ustalenie równowagi podłużnej szybowca stosownie do potrzeby.



Zbiornik paliwa pojemności 36 litr., spawany z blachy aluminiowej, jest zamocowany w górnej, środkowej części kadłuba. Silnik ze śmigłem ciągnącym zamocowany elastycznie dla amortyzacji drgań, na łożu spawanym z rur stalowych. Oddzielony jest on od kadłuba blachą przeciwogniową.

„Bąk" może być budowany z silnikiem o mocy 15 do 25 KM i wadze 25 — 40 kg; niżej wymienione dane odnoszą się do silnika Köller 16 KM.

Rozpiętość	12,2 m.
Długość	6 m.
Wysokość max.	1,45 m.
Powierzchnia nośna	13,2 m^2
Wydłużenie	10,65
Waga własna	170 kg.
Ciężar użyteczny normalny	100 kg.
Spółczynnik obciążenia niszczącego przy wyrwaniu (dla obciążenia normaln.)	10,5
Spółczynnik obciążenia niszczącego w locie nurkowym przy szybkości krytycznej	1,75
Spółczynnik obciążenia niszczącego przy lądowaniu	9
Zapas paliwa na godz. lotu	4
Szybkość max. (przy ziemi w locie poziom.)	112 km/godz.
Szybkość minimalna	52 km/godz.
Dopuszczalna szybkość nurkowania	180 km/godz.
Szybkość wznoszenia	1,3 m/sek.
Minimalna szybkość opadania z zatrzymanym śmigłem	1,12 m/sek.
Długość startu	90—100 m.
Wybieg przy lądow.	50 m.
Pułap praktyczny	3650 m.
Szybkość przelotowa	95 km/godz.

SZYBOWNICTWO

Regulaminy zawodów szybowcowych

Przed 18-tu laty urządzili Niemcy pierwsze zawody szybowcowe. W tym czasie nie sięgało szybownictwo poza warunki zboczowe. Czekało się na wiatr, a za każdym jego pojawieniem się szły maszyny w powietrze. Nie oddalały się od szybowiska najpierw wcale, a później, przez szereg lat, — tylko na odległości, z których powrót tego samego dnia na szybowisko nie sprawiał żadnych trudności oraz w regulaminie i organizacji zawód nie potrzebował być brany pod uwagę.

Zawody organizowano w okresie 2-tygodniowym, aby przy ówczesnym stanie maszyn, meteorologii szybowcowej i doświadczeniu, móc w ogóle otrzymać wyniki.

Od owych lat możliwości szybownictwa wzrosły ogromnie. Meteorologia szybowcowa stała się nauką. Konstrukcja szybowców stworzyła całkiem realne możliwości wyczynów i otwiera dalsze. Piloci posiedli ogromne doświadczenie w lotach daleko od szybowiska. Zarzucono latanie na czas, które w pierwszych latach szybownictwa było podstawą wyczynów.

A mimo to pierwotna forma regulaminów zawodów trwa nadal dzięki tradycji.

Jest zjawiskiem dość powszechnym, że życie postępuje za wolno za rozwojem nauki i techniki, stwarzając anachronizmy. Takim anachronizmem jest trwanie zawodów przez 8 do 15 dni lotnych z dopuszczeniem wszystkich rodzajów pilotów równocześnie i niezależnie od ilości zawodników na starcie.

Zasady równej walki i sprawiedliwej rywalizacji są w starych sportach ustalone. Szybownictwo wykazuje młodzieńczą beztroskę o formy sportowe i wyłączenie przypadkowości.

Można ustalić co w każdym sporcie wchodzi w zakres wyczynu. Określając np. skok narciarski, można stwierdzić, że oceniany w nim jest ruch skoczka, od szczytu skoczni do zatrzymania się po wybiegu, pod względem formy i długości skoku. Nie wchodzi w rachubę np. szybkość wyniesienia przez zawodnika nart z powrotem na skocznię.

Nie ulega wątpliwości, że w zawodach szybowcowych rodzajem wyczynu jest pilotaż, z całym potrzebnym, np do przelotu, zasobem wiadomości meteorologicznych i nawigacyjnych. Czas trwania czynności podlegających kwalifikacji zaczyna się od sygnału startu, a kończy na zatrzymaniu się szybowca przy lądowaniu. Jest to, w porównaniu do innych sportów, nawet motorowych, zakres bardzo duży, bo warunki meteo zmieniają się wybitnie w czasie i terenie.

Ocenianie zdolności pilotażu szybowcowego i wartości szybowca łącznie ze sprawnością jakiejś linii telefonicznej, wprawą i wytrzymałością szofera, stanem dróg i ilością defektów samochodu, albo z warunkami meteorologicznymi podczas transportu holem i z wartością pilota holującego — stwarza mieszaninę bezbarwną, o niczym właściwie nie świadczącą.

Codzienne starty, niezależnie od ilości obecnych pilotów, robią z zawodów loterię. Jeżeli nawet nie ma przerw w dniach lotnych, to dni te nie mają nigdy takich samych warunków. Przelot w silnych warunkach chmurowych z wiatrem nie może być porównywany z przelotem w bezwietrzną pogodę, w suchej termice słonecznej.

Można naturalnie urządzać zawody zespołów takich jak niemieckie „Landesgruppen", gdzie nawet postawa obsługi i jej wyćwiczenie w zwartym oddziale jest punktowane, ale to nie jest sport, lecz ćwiczenia rezerwy lotnictwa wojskowego, które najlepiej robić bardziej bezpośrednio i które nie mogą kwalifikować pilota szybowcowego.

Nie jest również poprawnym pod względem sportowym przeprowadzania podczas wszystkich lotów wszystkich konkurencyj. Liczenie lotów pojedyńczych na największą odległość, lotów docelowych i zespołów — wspólnie — może być porównane ze startem do biegu płaskiego, równocześnie z biegiem z płotkami i zabawą w chowanego, a wszystko liczone wedle krzywej wyższego rzędu, wedle której zawodnik powinien podczas biegu kalkulować co mu się opłaca.

Nie opierając się na utartym szablonie, lecz tylko na aktualnym stanie szybownictwa i na zasadach rywalizacji sportowej, — możnaby sobie zawody szybowcowe wyobrazić w następujący sposób:

W każdej, przewidzianej regulaminem konkurencji startują każdorazowo wszyscy zgłoszeni do niej (a nie do startu danego dnia) zawodnicy, możliwie szybko po sobie, w kolejności ustalonej losowaniem. Ze względu na specjalny charakter sportu szybowcowego, każdemu zawodnikowi przysługuje prawo zrezygnowania ze startu i zamiany tym samym swego kolejnego numeru startu na ostatni w danej chwili.

Istnieją następujące konkurencje, niezależne od siebie i rozgrywane każda dla siebie, osobnymi startami:

czas nad płaskim terenem,
czas w nocy, w warunkach zboczowych,
czas w dowolnych warunkach,
wysokość,
odległość w dowolnych warunkach,
odległość zespołem,
szybkość na określonej trasie (docelowy),
szybkość na określonej trasie zespołem.

Zależnie od czasu trwania zawodów, od warunków meteo lub innych, ilość startów w każdej konkurencji jest określona regulaminem danych zawodów.

Kolejność rozgrywanych konkurencyj jest ułożona w ten sposób, aby po dniach przelotów następowały konkurencje, w których przelotowe szybowce nie biorą udziału. Kolejność ta może być zmieniana przez kierownictwo zawodów, zależnie od warunków meteorologicznych i przebiegu zawodów. Da to organizacji zawodów dużą wyższość nad obecnym ich stanem, w którym, po pierwszym starcie, kierownictwo nie ma wpływu ani na intensywność ruchu, ani na rodzaj wyczynów, aż do końca zawodów, o ile nie chce narazić się na zarzut stronniczości; musi przy tym otwierać start zawsze, kiedy istnieje najdrobniejsza możliwość wyczynu. W tych warunkach nie dają się również określić z góry koszty zawodów.

Przebieg zawodów o 7-miu dniach lotnych może wyglądać np. w następujący sposób:

1-szy dzień: odległość w dowolnych warunkach.
2-gi dzień: wysokość, czas nad płaskim terenem.
3-ci dzień: szybkość na określonej trasie, czas nad płaskim terenem.
4-ty dzień: wysokość.
5-ty dzień: przelot zespołowy w dowolnych warunkach.
6-ty dzień: wysokość, czas nad płaskim terenem.
7-my dzień: szybkość na określonej trasie zespołem.

Taki, lub podobny regulamin daje następujące korzyści:
1) poprawna i realna kwalifikacja pilotów,
2) maxima wyczynów wyższe,
3) wykorzystanie warunków kierowane przez doświadczoną służbę meteo i kierownictwo zamiast przez pilotów i przypadek,
4) koszty zawodów dające się przewidzieć i niższe,
5) przebieg zawodów w ręku kierownictwa,
6) łatwość organizacji i utrzymania porządku.

Po stworzeniu oryginalnego, polskiego regulaminu, aktualniejszego od przestarzałych wzorów niemieckich, należałoby go przedstawić międzynarodowemu zebraniu I.S.T.U.S. dla uogólnienia go na międzynarodowe zawody.

Wzorów niemieckich nie trzymamy się w naszym szybownictwie ślepo od dawna. Przykładem może być zupełnie oryginalna, obszernie opracowana metoda szkolenia, sposób startu, niektóre oryginalne konstrukcje, wreszcie przeprowadzone ostatnio zawody w Inowrocławiu, w sposób jeszcze w Niemczech nie stosowany.

Organizacja zawodów, z pominięciem niemieckiego szablonu, nakazuje rozstrzygnąć wybór między górami i płaskimi terenami dla zawodów. Ważną rolę gra tutaj problem rozkładu warunków szybowcowych w Polsce. Lokalne zachmurzenia górskie i warunki w świeżym powietrzu polarno-morskim, niezależne od terenu, przemawiają za terenami płaskimi. Porównanie zawodów w Ustjanowej z zawodami w Inowrocławiu pod względem organizacyjnym i pod względem kosztów daje olbrzymią przewagę również terenom płaskim.

Zasadnicze korzyści organizacyjne terenów płaskich są następujące:

brak potrzeby ciągłego pokonywania różnicy wysokości grzbietu i doliny,

brak bardzo często utrudnionych transportów w obrębie szybowiska, np. przy startach spalonych,

mniejsza ilość potrzebnej obsługi i środków transportowych,

większe bezpieczeństwo taboru przy transportach w obrębie szybowiska i na starcie,

mniejszy koszt zawodów,

łatwość transportów z przelotów drogą kołową,

większa ilość terenów do lądowania i startu na holu.

Bardzo ważne są dwa ostatnie czynniki ze względu na to, że nasze szybowiska leżą w Karpatach, prawie nie posiadających dróg i bardzo blisko granic państwa. W dodatku kierunki najczęstszych przelotów prowadzą właśnie w karpackie bezdroża i za granice: czeską, węgierską, rumuńską i bolszewicką. Już przy dzisiejszym stanie naszego szybownictwa ¾ zawodów odbywałoby się poza granicami a reszta — w ciężkich warunkach karpackich.

Dwa czynniki przemawiają za górami. Pierwszy to ich piękno, drugi to piękno i sportowa wartość startu z liny. Zdaje się jednak, że w sumie nad pięknem przeważa sprawność, koszt i wyniki.

Gościom zagranicznym trzebaby pokazać zasady i tło zawodów różne od niemieckich wzorów.

Kpt. inż. M. Blaicher

W sprawie lotu okrężnego

Z tą turystyką szybowcową to poszło lepiej, niż pomyślałby najgorętszy jej pionier. Jeszcze dwa lata temu nikt nie chciał wierzyć nawet ćwierci tego, co dziś za rzecz najpewniejszą w świecie uznają publicznie wojewodowie, mimo że jako wysocy zwierzchnicy administracji ogólnej stoją — zdawałoby się — od tych spraw dość daleko. Ale tak już jest w życiu, że nieliczni fantaści dnia wczorajszego zostają zdystansowani... już nazajutrz!

Ponieważ zaś celem wszystkich zawodów sportowych i innych jest wykazanie, na ile jesteśmy przygotowani do pewnych zadań życiowych, więc nic dziwnego, że obecnie taką szczytową formą zawodów stał się w ogólnym przekonaniu — lot okrężny.

Idea lotu okrężnego jest bardzo naturalna i powstała (w umysłach „fantastów") jeszcze w czasach, kiedy nie bardzo wyraźnie było widać, jak to wszystko miałoby ostatecznie wyglądać. W każdym razie lot okrężny — to miało być właśnie owo „przyszłe życie" szybownictwa. Kiedy teraz, na rachunek uczynionego postępu, przychodzi do urządzenia tego rodzaju zawodów, to nic dziwnego, że i tu myśli kierują się ku temu (mniej lub więcej trafnie wyimaginowanemu) życiu, ukazującemu na dodatek również jeszcze „nie ziemski" motoszybowiec w perspektywie. Znaczy to, że zawody pragnie się widzieć kawałeczkiem tego życia. Ale otóż i trudności: ma to bowiem być dzień życia... przyszłego! I w rezultacie — więcej jest do deliberowania, niż przy wszystkich „sztucznych" koncepcjach.

Taki „naturalny" bieg myśli jest bardzo silny. Można go dostrzec w niemieckim tegorocznym locie okrężnym. My zastanówmy się nad kwestią regulaminu, który tutaj wyjątkowo ma duże znaczenie.

Gdy zdarzyło mi się słuchać niedawno wynurzeń na ten tak aktualny temat szeregu (przodujących zresztą) szybowników, to jeden z nich tak oto trafnie zreasumował wywody swoje i kolegów: jak najmniej regulaminu! Żadnych formułek, żadnych spółczynników! Potrzeba tylko „nagiej" prawdy. Słowem — regulamin sportowy (o ile nie jest zbędny) ma tylko jedno do powiedzenia zawodnikowi: naprzód!

Czy nie jest to pogląd porywający? Napewno. Ale...

Z pewnością piszącego te słowa nie posądzi nikt o to, aby w turystykę szybowcową nie wierzył, gdyż napisał on w jej obronie wiele słów — jeszcze przed laty. Ale jednak tu trzeba zacząć protestować przeciwko... nadużyciom szybowcowym! O ile bowiem nie wątpię ani na chwilę, że po rozbudowie przyziemia każdy przeciętny pilot potrafi dokazać tej sztuki, aby na zwykłym szybowcu wybrać się z Poznania do Lwowa i napowrót, to jednak trudno uwierzyć, że zdoła tego dopiąć... w ciasnych terminach. Na to już nie ma rady: szybowiec korzysta zbyt wiele z atmosfery, żeby ją mógł lekceważyć. Coś nie coś da się często naprzeciw wiatrowi zdziałać, ale nie za wiele. Poczeka się na sprzyjające warunki i w 3 — 4 dni zaleci do celu; no, ale tam trzeba będzie naogół poczekać z powrotem. To nie jest jeszcze tak, jakby człowiek wysiadł tylko poto, aby zmienić pociąg — kto ma miesiąc urlopu latem, napewno zdąży objechać spory kawał Polski dookoła; kto ma 3 tygodnie — ten pewno zdąży do domu na czas. Ale zawody trwają 2 tygodnie. Może się akurat zdarzyć, że w jedną stronę — jak po myśle, ale z powrotem — nie wychodzi.

Wynik zawodów może wyjść kulawy, coś nakształt tego, jak u Niemców. Ogół (nieuświadomiony) zwątpi o wartości szybowców. A tymczasem — szybowce w porządku, tylko nie warto od nich wymagać więcej ponad to, do czego są zdolne. Trudno i darmo — szybowiec nie jest do komunikacji pospiesznej i terminowej.

Ale zawody nie mogą trwać sześć albo i więcej tygodni. Wobec tego proponujemy takie postanowienia regulaminu:

1) początek zawodów nie jest datą a priori ustaloną, lecz może być przesuwany w okresie parudniowym,

2) trasa lotu nie jest zgóry ustalona, lecz będzie stopniowo wytyczana przez kierownictwo zawodów, w szczególności,

3) trasa lotu nie musi wypaść w rezultacie linią zamkniętą; może np. prowadzić z Gdyni przez Poznań, Częstochowę, Kraków, Lwów do Stanisławowa i tu meta. Jak na 2 tygodnie — i to byłby piękny wyczyn. Dodajmy: w pewnych warunkach — łatwiejszy przy tym, niż 400-kilometrowa runda między Łodzią a Warszawą.

Jest jeszcze i druga kwestia, też z dziedziny haseł „bliżej życia!" Wyobraźmy sobie taką sytuację, że pewien etap dzienny przebyło 20 pilotów, a 5 ugrzęzło po drodze. Może się taka przykrość zdarzyć czasem najlepszemu. Tymczasem pogoda zmienia się i tenże etap, który wczoraj należał do łatwych, dziś już zrobił się niemożliwie trudny, choć łatwe są dalsze. Wtedy 20 szczęśliwców „grzeje" dalej, a 5 pechowców pokutuje tydzień za jeden drobny grzech lub jedno przypadkowe niepowodzenie. Ci wrogowie wszystkich „wykrętów" regulaminowych mówią, że dobrze tak. Świat należy do silnych; można im indywidualnie dawać nagrody pocieszenia;

to im może osłodzi przymusowe „far niente” na letnisku. I w rezultacie nasza czołówka (na dystansie np. 1000 km) będzie coraz bardziej szczuplała. W końcu np. czterech, pięciu dotrze w triumfie do celu, posiawszy po drodze łańcuszek ofiar losu.

Otóż może to i jest prawda życiowa, ale ona uboży nam nasze doświadczenia, dla jakich urządzamy zawody. Zresztą, jak to będzie po tym, to jeszcze nie wiadomo; nie jeden z tych, co wybrawszy się w podróż, siądzie w pół drogi bez szans na szybką poprawę pogody, może powróci do domu; inny — może się każe wyholować o 200 km dalej, gdzie mu będzie lepiej latać; jeszcze inny — **zmieni** trasę lotu (może nawet i cel: zamiast do Katowic, wybierze się do Łucka?), a inny jeszcze — powie sobie, że mu się nie spieszy, i zaczeka tydzień i dwa, ile będzie trzeba. Tyle to różnych jest wariantów owego „przyszłego życia”. W dotychczasowych przedstawieniach regulaminu lotu okrężnego słyszy się, że czekać nie ma czasu, trasy zmieniać nie wolno, bo wszyscy muszą mieć „jednakowe zadanie”(!), a podholować szybowiec choćby 50 km — to kompromitacja szybownictwa! No, i mamy wyniki, jak w Niemczech w bieżącym roku. Na rowerze ujechałbym dalej i prędzej.

Tymczasem zaś, jako się rzekło, regulamin taki zwęża nasze doświadczenia. Do pierwszego etapu startuje 100%, do drugiego 80%, do trzeciego 70% maszyn, a do ostatniego — dwie, trzy. Przy tym — nie równocześnie.

Wobec tego proponuję takie postanowienia regulaminu polskiego lotu okrężnego w roku 1938:

1) kierownictwo zawodów wyznacza na każdy dzień pojedyńczy etap; wszyscy piloci mają tam wylądować (żeby nie było takiej „turystyki”, jak między Berlinem a Wasserkuppe: tydzień — ani z miejsca, a po tym za jednym zamachem przeleciało się nad trzema lotniskami etapowymi i już w domu!),

2) o ile lotnisko osiągnął pewien procent pilotów (np. połowa), to resztę się ściąga holem na nie przed rankiem następnego dnia; punktami niezarobionymi przez pechowców czy ryzykantów — obdzielić tych, którzy wykonali zadanie (będzie to automatyczna miara trudności zadania),

3) o ile lotnisko osiągnęła zbyt mała liczba pilotów, to tych szczęśliwych wynagrodzić punktami w myśl zasad, jak ad 2, lecz po tym wrócić na miejsce rannego startu, do mniej szczęśliwej większości.

W ten sposób uzyskamy na każdym etapie 100% obsadę, co jest dla nas ze względów badawczych najważniejsze, równe warunki walki współzawodniczej (co pozwoli na lepszą eliminację elity, niż zwykłe zawody, na których każdy leci gdzie indziej), nakoniec sprawiedliwość, może nie całkiem odpowiadającą zasadom naturalnej walki o byt w przyrodzie, ale bardziej pożądaną dla człowieka i przez to — spokojne nerwy i zimną krew u zawodników. A i to dużo znaczy.

Czytelnicy przypominają sobie, iż omawiając przed miesiącem V Krajowe Zawody, wysunąłem projekt urządzenia lotu okrężnego jako konkurencji finałowej po eliminacjach regionalnych. Sądzę, że powyższe uwagi przyjęcie jego ułatwiają.

W związku z tym chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na inną sprawę, której znaczenia narazie jednak nie przeceniam. Mianowicie dużo mówi się i pisze o lotach docelowych — i z wielką dumą („leci tam, gdzie chce!”). Otóż to jest tak niezupełnie. Leci, gdzie chce, ale chce z reguły tam, gdzie go sam wiatr znosi. Nie mówię, żeby się przeciw temu naturalnemu zjawisku buntować. Lepiej wiatr wykorzystać, jak z nim walczyć. Do tego jest wszak szybowiec. Ale czasami trzeba chcąc, nie chcąc, lecieć nie z wiatrem. Np. na zawodach międzynarodowych w Rhön w r. b. w dniu 12 lipca trzeba było lecieć z bocznym wiatrem. Ci, co polecieli wcześnie z wiatrem, nie zdołali osiągnąć nawet 100 km. Hofmann i Sandmeier, którzy dobrze poradzili się meteo i polecieli w bok, zrobili — jeden 218 km, drugi — 196 km.

Dlatego proponuję wprowadzić na zawodach regionalnych osobną konkurencję lotu pod wiatr i lotu z bocznym wiatrem. Miałoby to kolosalne znaczenie, gdyż nawet krótkie loty pod wiatr czy podobne (np. długości 30 km)umożliwiłyby niesłychanie tani trening w klubach i kołach (odpada transport powrotny). No i może kiedyś, jak się pod tym kątem widzenia przekonstruuje niektóre typy szybowców, uda się naprawdę latać bez zbytniego krępowania się wiatrem, na krótszych dystansach turystycznych. Wtedy można będzie urządzać i lot okrężny z małymi etapami pod wiatr.

Tadeusz Wasiljew.

Tegoroczne przeloty szybowcowe*)

Napłynęło kilkanaście nowych sprawozdań z tegorocznych przelotów szybowcowych. Należy z przykrością zaznaczyć, że nadal brak jest sprawozdań kilku pilotów, którzy wykonali przeloty jeszcze w początku sezonu; tyczy się to np. także i nader ciekawych wyczynów płaskich Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Warszawskiego.

Z terenu Szkoły Szybowcowej L. O. P. P. Polichno — Pińczów mamy 7 lotów. 3 lipca **Stefan Waciórski** po starcie za samolotem z lotniska w Polichnie (wysokość odczepienia 420 m nad ziemią) w ciągu 2 godzin lotu przebył zamierzoną **90-kilometrową** odległość do Krakowa. Lot wykonany został na szybowcu SG-3 bis/36. Osiągnięta wysokość — 1380 m nad poziom odczepienia. Zasługuje na uwagę okoliczność, że cały czas wiał wiatr południowo-wschodni (3 ÷ 5 m/sek), lot zatym był przeprowadzony z bocznym wiatrem; jest więc jednym z najbardziej wartościowych lotów docelowych, wykonanych dotąd w Polsce. 5 lipca przy wietrze NNE podobnego nasilenia **analogiczny wyczyn** wykonał również szybowianin, pilot **Jerzy Ordęga**, na „Komarze”. Start z holu w Polichnie, wysokość odczepienia — 340 m. Lot trwał około 2 i pół godziny, przy wysokości max. 1400 m nad poziom lotniska wyjściowego, prawie dokładnie wzdłuż linii prostej, łączącej Polichno z lotniskiem krakowskim. 19 lipca członek A. W. **Antoni Pohoski** przeleciał na „Komarze” **82,5 km** do Jachimowic w powiecie sandomierskim. Start — na holu z Polichna (wys. odczepienia ca 400 m). Wysokość max. — 1150 m nad wysokość odczepienia. **78-kilometrowym lotem** zapoczątkował swą praktykę przelotową **Józef Kula** w dniu 8 września (szybowiec „Komar”). Start — w Pińczowie ze zbocza, wys. max. — 1640 m. Lot wykonany został przy silnym wietrze SW (ok. 10 m/sek) i bezchmurnym niebie. Miejsce lądowania — Bodzechów koło Ostrowca. W warunkach „czystej termiki” ciekawe są maksymalne wznoszenia 3 m/sek. przy v = 40 km/h oraz opadania 4 m/sek. przy v = 60 km/h. Tegoż dnia swój ósmy przelot wykonał **inż. T. Tarczyński** (szybowiec SG-3 bis/36, start ze zbocza w Pińczowie). Przy wietrze SW około 9 m/sek **73 km** do Ossolina (pow. sandomierski) przebyte zostały w niewiele ponad godzinę. Wys. maksymalna — 1630 m. Zachmurzenie stanowiły jedynie cirrusy. W kominie nad zboczem szybowiska pińczowskiego pilot zanotował w ciasnym krążeniu wznoszenia do 5 m/sek. 20 września przeleciał na SG-3 bis/36 pilot **St. Czarnocki** z Pińczowa do wsi Jasiów w pow. kieleckim, co stanowi **53 km.** Wys. maksymalna — 1350 m. 22 września przeleciał **73 km** pilot **Jerzy Czerny** na „Komarze”. Pilot między Chmielnikiem a Górami Świętokrzyskimi stracił 1000 m wysokości, tak że pozostało mu zaledwie 200 m nad start: mimo to zdołał tam ponownie wyjść na 1200 m. Wysokość max. — 1300 m.

Z terenu Szkoły L. O. P. P. na Sokolej Górze mamy dane odnośnie 3 przelotów. 1 czerwca p. **Maria Younga-Mikulska** przeleciała na SG-3 bis/36 około **63 km**, przy max. wysokości 1000 m nad start, lądując koło Urweny w pow. zdołbunowskim. Lot w znacznej swej części przeprowadzony był nad lasami i bagnami, przy bardzo silnym wietrze, lecz słabych warunkach termicznych. W tymże dniu na „Komarze” przeleciał pilot **Karczmarzyk 43 km**, lądując w Pantalii koło Dubna. Wysokość max.— 1200 m. Poprzedni przelot **tegoż pilota** miał miejsce z Sokolej Góry w dniu 30 maja. Udało mu się wtedy zrobić zaledwie **13 km**, przy czym jednak trzeba mieć na uwadze nader słabe warunki.

Serię krótkich przelotów zanotowano w Szkole Szybowcowej L. O. P. P. w Tęgoborzu. **Leopold Kwiatkowski** przeleciał na „Komarze” w dniu 22 kwietnia **37 km** w okolice Krynicy (wys. max. — 800 m), w dniu 6 maja — **15,5 km**, lądując na lotnisku w Nowym Sączu (wys. max. 950 m), 22 maja — **24 km** do Łącka (1000 m), 29 czerwca— **31 km** do Bochni (710 m), uwieńczywszy tę serię 5 lipca **130-kilometrowym** lotem (1500 m) do Woli Michowej koło Łupkowa. Nakoniec 20 lipca **Ryszard Dyrgałła** zrobił **42 km** do Sromowic (Pieniny). Wysokość max. — 1300 m nad start. Ostatni lot jest bodajże pierwszą w Polsce próbą zbadania możliwości żaglowych gór o charakterze skalistym, z nieukrywaną perspektywą na wyczyny w Tatrach — w przyszłości.

Najważniejszym bodaj (poza lotami z Inowrocławia) był jednak w tym roku raid **M. Urbana** z Warszawy na Śląsk, o którym pilot opowiada sam na innym miejscu. **T. W.**

*) Pierwsza seria zamieszczona została w zeszycie lipcowym.

Przelot szybowcowy Warszawa — Ojsławice — Bielsko

Dnia 20 lipca, po uprzednim zapoznaniu się z warunkami meteorologicznymi, wskazującymi na dość znaczną równowagę chwiejną w kierunku na zachód, zdecydowałem się podjąć przelot z Warszawy do Bielska, stosownie do ogłoszonego konkursu o nagrodę za przelot Warszawa — Bielsko (Żar).

O godzinie 11-ej wystartowałem z lotniska Mokotów na szybowcu typu CW5/35 i po odczepieniu się w 1-metrowym kominie na wysokości 300 metrów, rozpocząłem wędrówkę. Do godziny 13-ej wykorzystując przeciętne warunki termiczne dotarłem do Pilicy w okolicy Nowego Miasta i tam spostrzegłem olbrzymi stratus podszyty na krawędzi rzadko rozmieszczonymi cumulusami. Przewidując trudności lotu na dalszym odcinku trasy, wykorzystałem przed przejściem Pilicy ostatni cumulus, w którym wywindowałem się na około 1.200 metrów. Nauczony smutnym doświadczeniem swoich kolegów, z których większość kończyła swój lot właśnie w okolicy Pilicy, postanowiłem lecieć dalej z wielką ostrożnością. Miałem, zresztą, własne doświadczenia z lotu w okolice Czerniewic kilka dni przed tym. Lekceważąc wówczas dość słabe wznoszenia pod stratusem, porzuciłem je i szukając większych wznoszeń — znalazłem się na ziemi. Z napiętą uwagą i obawą zakończenia lotu przekroczyłem Pilicę na zachód od Nowego Miasta. Mając 1200 m wysokości i wiedząc, że pod stratusem nie powinienem spotkać większych duszeń ponad 1 m, kierowałem swój lot na zachód. Posuwając się pod krawędzią stratusa, pod którym wytworzyło się kilka cumulusów, dotarłem do pierwszego z nich mając już tylko 600 m. Nadspodziewanie znalazłem tam wznoszenie 2,5 m i, oczywiście, skwapliwie wykorzystałem to, uzyskując 800 m. Zachowując w dalszym ciągu ostrożność, z tęsknotą spoglądałem na południe, w kierunku celu lotu. Rozum kazał mi jednak lecieć w dalszym ciągu na zachód. Wykorzystując kilka drobnych wznoszeń, znalazłem się nad Sulejowem i tu, ku mojej radości, na południu zauważyłem dość znaczny cumulus, do którego po kilkunastu minutach dotarłem mając już tylko około 300 m wysokości.

Szczęście tego dnia sprzyjało mi, bowiem i tu znalazłem wznoszenia około 1 m. Rosło ono w miarę wzrastania wysokości dając mi w rezultacie 1.900 m, które okazały się dobrodziejstwem dla mnie. W pierwszej chwili nie wiedziałem co mam z tym fantem czynić, gdyż horyzont nie dawał mi — przynajmniej w moim polu widzenia — nadziei na spotkanie nowego wznoszenia. Zdecydowałem się wówczas na wykorzystanie mej wysokości do lotu ślizgowego, pragnąc jedynie znaleźć się jak najdalej na poł.-zachód od Warszawy i bliżej Bielska. W locie ślizgowym, w idealnie spokojnym powietrzu, znalazłem sie na 100 m i zacząłem szukać pomocy w ukształtowaniu się terenu bądź też różnicy podłoża. Trafiłem wśród okolicznych bagien i łąk na łączkę piaszczystą, która mi dała równe 0 i kilkunastu gapiów chłopów koszących trawę, którzy zachęcali mnie nawoływaniem wyraźnie już słyszanym — do lądowania.

Niestety, sprawiłem im zawód, gdyż po paru minutach moje zero powoli przeistaczało się w cyfry dodatnie dając mi w rezultacie największe wznoszenie dnia, tj. 4 metry i 2000 metrów wysokości.

Wysokość ta zdecydowała o rezultacie pierwszego dnia mojego przelotu. Wykorzystując dzięki niej drobne wznoszenia po drodze, udało mi się dolecieć w okolice Przedborza (na wschód od Radomska), gdzie skończył się stratus tak, że przeszedłem znów na termikę cumulusową, dosyć szczupłą, lecz zapewniającą przy pewnym wysiłku powolne posuwanie się. Była to już piąta godzina mego lotu. Zacząłem tęsknić za rozprostowaniem mięśni. Miałem przed sobą perspektywę lądowania w Częstochowie na lotnisku, lecz wiedząc, że nie znajdę tam dostatecznej obsługi i należytego wypoczynku, — skierowałem swój lot do Ojsławic, pod Szczekocinem, do majątku pp. Wierusz-Kowalskich. Gościnność w tym dworze znana mi była z poprzednich przelotów motorowych. Doskonałe lądowisko, telefon i życzliwość gospodarzy dla lotników zdecydowały ostatecznie o wyborze miejsca lądowania. O godzinie 17.10 dotarłem na resztkach termiki do majątku i wylądowałem obok dworu.

Natychmiast zawiadomiłem o lądowaniu Aeroklub Warszawski a dla zapewnienia sobie startu dnia następnego skomunikowałem się z p. Offierskim, kierownikiem szkoły w Katowicach.

Miło mi podkreślić koleżeńskie stanowisko p. Offierskiego. Uprzedził on A. W., stwarzając mi możność wcześniejszego startu w dniu następnym.

Drugi etap lotu rozpoczął się o godzinie 10-ej 21 lipca, po odczepieniu się na wysokości 400 m w normalnej termice cumulusowej. Skierowałem się od razu na Bielsko.

Szlak cumulusów, dzięki którym posuwałem się na południe, doprowadził mnie do Olkusza. Tu trafiłem niemal że na bezchmurne niebo i kompletną równowagę stałą. Zmusiło mnie to po kilku minutach do zmiany kierunku z południa na zachód w stronę Katowic, gdzie spostrzegłem cumulusy. Zrozumiałem jednak, że znajduję się w obszarze inwersji, która w okolicy Katowic była przebita kilkoma cumulusami.

Posuwając się lotem ślizgowym w kerunku Katowic, napotykałem nad lasami na duże rzucania, które świadczyły — jak się okazało — o przebiciu inwersji. Po kilkakrotnym przelatywaniu przez te niespokojne miejsca udało mi się znaleźć 2 m wznoszenia, nie mając jednak żadnych widocznych objawów położenia tylu przezroczystych kominów, starałem się umiejscowić je na tle obiektów i konturów przelatywanego terenu, by jak najskwapliwiej wykorzystać te wznoszenia, napotykane jak gdyby z łaski.

Skupiłem swoją uwagę na teren pode mną i w jednym z takich kominów, tracąc już orientację co do jego położenia, spojrzałem do góry i spostrzegłem tworzący się nade mną Cu, który pozwolił mi na zorjentowanie się i wykorzystanie go całkowite.

W ten sposób dobrnąłem do Katowic i znalazłem się w dość kłopotliwej sytuacji. Na południe w stronę Bielska nic nie wskazywało na możność wznoszenia się; niebo było bezchmurne. Na zachód — bliskość granicy niemieckiej i obawa wykończenia się poza granicą. Zdecydowałem lotem ślizgowym z wysokości 1.600 m, które miałem nad Katowicami, dobrnąć jak najbliżej Bielska. Po drodze spotkałem dwukrotne wznoszenia: koło jeziora Paprocańskiego i nad Pszczyną, gdzie uzyskałem znów 1600 m. Tak więc lotem ślizgowym zbliżałem się do Bielska. Nad Czechowicami spostrzegłem wzrastające ku południowi zamglenie nieba, świadczące o zbliżającym się froncie ciepłym; żadnego wznoszenia. Zwróciłem więc nad Pszczynę, gdzie zyskałem 1600 m i stamtąd idealnie ślizgowym lotem przy opadaniu ok. 0,3 — 0,4 skierowałem się w stronę lotniska w Bielsku, siadając o godzinie 15,05, wśród drobnego deszczu, w miejscowości Stare Bielsko, o 2 kilometry od lotniska w Aleksandrowicach.

Dnia następnego warunki znacznie się poprawiły i z obserwacji wywnioskowa-

łem, że mógłbym z łatwością dotrzeć do Krakowa. Nie mogąc jednak pozbawić moich kolegów z Warszawy jedynej maszyny do holowania, która czekała na mnie w Bielsku, musiałem wracać jak najkrótszą drogą do Warszawy.

Twierdzę jednak, że dostateczna obsługa i organizacja przy takich warunkach atmosferycznych, jakie panowały w Polsce w lipcu i w sierpniu na V Krajowych Zawodach Szybowcowych, całkowicie zapewniłyby możność okrężnych przelotów szybowcowych w kraju i kto wie, czy nie skierowały by ruch szybowcowy na nowe drogi i nie otworzyłyby nowych możliwości.

Mieczysław Urban

Szybownictwo w Zakopanem

W ub. miesiącu odbyły się w Zakopanem pierwsze doświadczalne loty szybowcowe. Zakopiański Harcerski Pluton Szybowcowy, wchodzący w skład Eskadry Harcerskiej przy Aeroklubie Krakowskim, uzyskawszy od tego klubu 2 „Salamandry" i „Wronę", zorganizował oblatanie terenów na Furmanowej i Gubałówce. Loty wykonywali instruktorzy: Derengowski, Kowalski i Czech *).

Już pierwszego dnia lotów, przy lekkim wietrze południowym osiągano parusetmetrowe wysokości ponad start, co wskazywałoby na dobrą termikę doliny zakopiańskiej. W ciągu następnych dni ustalono miejsca pod starty i lądowiska oraz zorganizowano treningowe loty dla harcerzy, którzy z wielkim zapałem przystępują do budowy swego szybowiska. W niedługim czasie nastąpi niwelacja terenu wydzierżawionego już przez Harcerstwo na szczycie Furmanowej tak, aby jeszcze w r. b. można było rozpocząć budowę hangaru.

Hangar, osłonięty dobrze od wiatru, stanie w miejscu centralnym szybowiska, obok startów żaglowych oraz znajdujących si ęna szczycie Gubałówki terenów do szkolenia początkowego i projektowanego lądowiska motorowego.

Poza zboczami Furmanowej i Gubałówki, przewidywane jest w przyszłości oblatanie Tatr z Kasprowego i Czerwonych Wierchów, przy wykorzystaniu kolejki linowej do transportu szybowców.

*) Kierownictwo oblatania spoczywa w rękach kpt. Ant. Kłosińskiego — kier. sekcji szyb. Aeroklubu Krakowskiego.

Nasi rekordziści i czołowi piloci szybowcowi — zawodnicy w r. 1937




Inż. Bolesław Baranowski i p. Zbigniew Żabski—najlepiej sklasyfikowani Polacy na tegorocznych międzynarodowych zawodach szybowcowych w Rhön.



P. Piotr Mynarski—zdobywca kraj. rek. odległości (351 km) i najdł. przelotu na zawodach międzynar. w Rhön.



P. Wanda Modlibowska — międzyn. kob. i kraj. rek. długotrw. (24 g, 14 m) oraz kraj. kob. odległości (133 km)



P. Kazimierz Antoniak, którego kraj. rekord wysokości (3.435 mtr) z roku ubiegłego nie został dotychczas pobity.



P. Witold Kasprzyk— I nagr. w lotach premiowanych.



P. Tadeusz Góra — I nagr. w Kraj. Zaw. Szybowc.



P. Mieczysław Urban — II w lotach prem., III—Zaw. Kraj.

Normalizacja kół szybowcowych L. O. P. P.

L. O. P. P., rozporządzająca obecnie 15 szkołami szybowcowymi, 63 zarejestrowanymi szybowiskami i 74 kołami, — przystąpiła do ujęcia pracy w terenie w ściśle normy, wytyczane od góry. Referat szybowcowy Zarządu Głównego Ligi opracował w tym celu we wrześniu b. r. instrukcję wyczynową a obecnie rozesłał do Okręgów i Kół plan pracy normalizacyjnej na najbliższy okres. Zarząd Główny zamierza więc m. in. wydanie szczegółowej instrukcji, dotyczącej prac nad budową, nabrawą i konserwacją szybowców, dalej — normującej sprawy lotniczo-lekarskie, sprawę opłat za szkolenie, podziału i wynagrodzenia personelu szkół, sprawy ubezpieczeniowe, sprawy przeciwpożarowe, praktykę spadochronową, następnie zamierza znormalizować biurowość (druki, terminy fachowe, pieczęcie), sprawy gospodarcze (budowa i utrzymanie hangarów, budynków warsztatowych i innych, schronów na materiały palne, magazynów, garaży, zakładanie instalacji światła, siły, wody i telekomunikacji, budowa urządzeń sportowych i t. d. i t. d. Instrukcja wyczynowa z dn. 14 września r. b. będzie uzupełniona. Zostanie ustalony jednolity regulamin kół szybowcowych L. O. P. P. Osobno wymienimy uregulowanie spraw, związanych z zaopatrywaniem i prowadzeniem bibliotek fachowych.

Tyle różnych celów organizacyjnych wytknął sobie Zarząd Główny Ligi. Łatwo pojąć, jak olbrzymiego nakładu pracy będzie wymagało doprowadzenie tego do skutku, lecz zarazem — tym łatwiej ocenić całą doniosłość sprawy. Jeżeli L. O. P. P. była dotąd potęgą w szybownictwie dzięki masowemu charakterowi swej akcji i dzięki szczytowym osiągnięciem jednostkowym, to teraz stanie się nią także przez porządek, jaki wprowadza do swej akcji.

Poza te ramy wykraczają §§ 15 i 16, którym tu ze szczególnym zadowoleniem musimy przyklasnąć. Pierwszy zapowiada wystąpienie do właściwych władz o uregulowanie wszelkiego rodzaju sposobów startu w terenie płaskim, w ich liczbie — autowindy. Drugi brzmi pod tym względem jeszcze wyraźniej: „Spowodować zatwierdzenie wyciągarki i ułatwić jej stosowanie w terenie". — Czytelnicy Skrzydlatej pamiętają, jak wielokrotnie zabiegaliśmy na tym miejscu o to samo, wysuwając użyteczność jej dla lotów wyczynowych.

NOWOŚCI TECHNICZNE

Nowe amerykańskie olbrzymy komunikacyjne

Współczesne zadania komunikacji powietrznej wymagają budowy coraz większych samolotów do obsługi połączeń transkontynentalnych i transoceanicznych. To też w ostatnim czasie raz po raz dowiadujemy się o nowych płatowcach czterosilnikowych, których użycie zamykało się dotychczas w granicach dosyć skromnych. W budowie nowych olbrzymów przoduje, jak i w wielu innych dziedzinach, Ameryka, chociaż Europa dobrze dotrzymuje jej pola. Czytelnicy Skrzydlatej mieli zresztą ostatnimi czasy nieraz możność, aby się o tym przekonać.

Poniżej podajemy szereg danych na temat najnowszych konstrukcji z za oceanu.

Sikorsky

Zacząć należy od wodnopłatowca Sikorsky'ego „S-42 B", będącego zresztą ulepszoną wersją znanego aparatu „S-42 A", używanego szeroko przez „Pan American Airways". Wyglądem nie różni się on w istocie od swego poprzednika, natomiast posiada silniejszy zespół napędowy, lepsze wyczyny i lepszy ciężar handlowy. Przystosowany specjalnie do studiów długodystansowych tras nadmorskich, przed niewielu miesiącami był użyty do lotu z Kalifornii na Nową Zelandię, zaś w ubiegłym sezonie — do badań linii północno - atlantyckiej; w regularnej służbie używany jest między New Yorkiem a Bermudami. Moc łączna (4 silniki Pratt & Whitney „Twin Wasp") wynosi 3200 KM; zaopatrzone one są w śmigła typu „constant speed". Przy wyzyskaniu 75 % mocy szybkość podróżna dla ciężaru w locie przeszło 20 tonn wynosi 262 km/godz. (wysokość 8000 stóp). Przy takimże ciężarze start trwa 18—20 sekund. Maksymalny zasięg (bez ciężaru handlowego) przewyższa 5½ tys. km., co najzupełniej wystarcza dla wszelkich wchodzących w grę odcinków morskich.

W czasie lotów badawczych załoga zajęła cały statek ze względu na długotrwałość podróży. Poza „mostkiem kapitańskim" na przodzie, gdzie stale przebywa 2 pilotów, radiooperator i inżynier, osobny przedział ma do pracy nawigator, drugi zajmują dodatkowe zbiorniki paliwa (1.640 amerykańskich galonów), resztę pomieszczeń stanowią przedziały mieszkalne.

Odnośnie konstrukcji warto zauważyć jedynie, że aparat jest zbudowany całkowicie z metalu. Wspomniane przedziały można odseparować wzajem wodoszczelnie i w tym wypadku dwa nieuszkodzone wystarczą do utrzymania statku na powierzchni wody o ile inne byłyby przedziurawione. Zbiorniki paliwa w skrzydłach dopełniają zapas benzyny do imponującej cyfry 10.748 litrów. Z wyczynów podajmy jeszcze: Szybkość maksymalną — 309 km/godz. i pułap praktyczny — 6100 m (według „Shell Aviation News", Nr. 71/1937).

Od paru lat słychać stale o budowie łodzi latającej o wadze w locie 40—50 tonn. Dowodzi to co najmniej o daleko posuniętych w tym kierunku pracach przygotowawczych. Inż. Sikorsky, który jest twórcą pierwszej na świecie maszyny wielosilnikowej (w Rosji w czasie Wielkiej Wojny) słynie ze swego zamiłowania do powietrznych olbrzymów. To też w Ameryce zapewniają, że niebawem usłyszymy coś konkretnego.

Douglas

Zakłady Douglas w Santa Monica są już bardzo zaawansowane z budową nowego samolotu lądowego, zamówionego na wspólny koszt 5 największych towarzystw amerykańskich: Pan American Airways, Transcontinental and Western Air, United Airlines, American Airlines oraz Eastern Airlines*).

Nowy płatowiec, który otrzymał znaki „D. C. 4", przypomina naogół poprzednie modele lądowe tejże fabryki, t. zn. „D. C-2" i „D. C. 3" (nazywany w wersji „sypialnej" także „DST"). Jest to jednakże maszyna o wiele większa o czym świadczy liczba pasażerów (40) i waga w locie (27,2 tonn).

4 silniki Wright „Cyclone" po 1100 KM (przy starcie — 1250 KM) zabudowane są w krawędź natarcia płata w ten sposób, aby przy defekcie jednego lub dwu z nich ciąg śmigła pozostałych ułatwiał utrzymanie prawidłowego kierunku. W tym celu para skrajnych odchyla się od płaszczyzny symetrii kadłuba o 6,0°, a para wewnętrznych — o 2,5°. Klapy do lądowania na krawędzi sięgają pod kadłub.

Dolna część kadłuba przeznaczona została na pomieszczenie frachtu, bagaży, narzędzi pokładowych itp. Kabina pasażerska mierzy 3¼ metra szerokości i 2,28 m wysokości. W każdym rzędzie mamy 3 fotele, między nimi zaś prowadzi przez całą długość swobodne przejście.

Oryginalny jest kształt usterzenia; statecznik poziomy ustawiony jest we „V", a stateczniki i stery kierunkowe osadzone są nietylko na jego końcach (jak np. u „Electry"), ale w przedłużeniu kadłuba znajduje się trzeci.

Sensacyjnie przedstawia się sprawa podwozia. Jak o tym napomknął już przed miesiącem autor artykułu o samolotach z konkursu „Société du Duralumin", mamy tutaj dwa koła za środkiem ciężkości i jedno na przedzie, zupełnie jak w znanych „popularnych" bezogonowcach amerykańskich (patrz rys. na nast. str.).

Charakterystyki i wyczyny tej maszyny nabierają wyrazu w zestawieniu z cyframi płatowca „D. C. 3": rozpiętość — 42,1 m (29), długość — 29,6 m (19,7), wysokość — 7,4 m (5,3), ciężar całkowity — 27,2 t (10,9 t), ciężar użyteczny — 9.080 kg (3.760), szybkość max. — 381 km/godz. (348), pułap absolutny — 7.300 m (7.300), szybkość lądowania — 110 km/godz. (103).

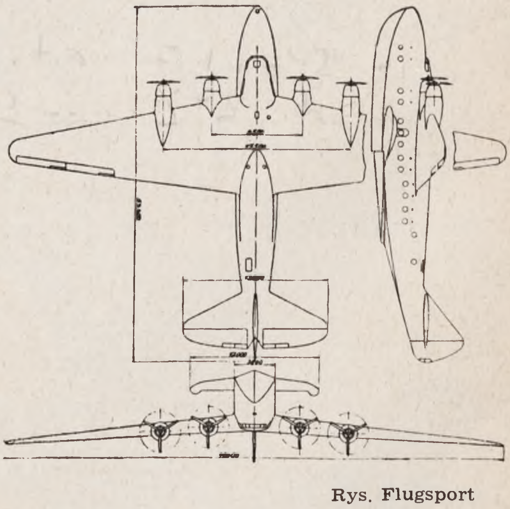
Według „Shell Aviation News" (Nr. 71) pierwszy egzemplarz miałby zacząć latać już w końcu b. r. W każdym razie winno to nastąpić napewno w przyszłym.

Glenn L. Martin

Poza używanym z najlepszym skutkiem na trasie do Chin wodnopłatowcem „130" (23 tonny), słychać o 28-tonowym płatowcu „156" i nienazwanym dotąd około 40-tonnowym, którego projekty przewijają się przez prasę amerykańską już od bardzo dawna. Do tego dochodzi maszyna lądowa dla 40 pasażerów i 5 osób załogi, która będzie podobna do omawianego niżej Boeinga (lot na dużych wysokościach). Szczegóły są trzymane w tajemnicy, ale znamy już nazwę: „Streamliner".

Boeing

Podobne ambicje żywią zakłady Boeing, nie ograniczając się bynajmniej do budowy 4-silnikowych „twierdz ze skrzydłami" w rodzaju „XB-15", o mocy 4000 KM i wadze w locie 20 tonn. Od dłuższego czasu pracowano tam nad wielomiejscową maszyną, mogącą rozwijać na większych wysokościach szybkości rzędu najlepszych dotychczas używanych pośpiesznych samolotów. Owocem jest lądowy dolnopłat całkowicie metalowy „Boeing 307", który ze swymi 4 silnikami Wright „Cyclone" G-100 po 1100 KM ma przewozić w hermetycznej kabinie (nadciśnienie 0,175 atm) 32 pasażerów na wysokości 6000 m z szybkością maksymalną 400 km/godz. Jak się zdaje, głównym celem konstruktora, jaki tu na razie był poszukiwany, jest zwiększenie komfortu przez uniknięcie burzliwości dolnej części troposfery. Waga w locie tej maszyny wyniesie 19 tonn, — przy rozpiętości 32,6 m, długości 22,5 m i wysokości — 5,2 m. Wedle „Shell Aviation News" (Nr. 72) sześć takich płatowców budowanych jest już dla towarzystwa Transcontinental and Western Air, przy czym z innych źródeł słychać, że prototyp będzie gotów na początku przyszłego roku.



Rys. Flugsport

Boeing Aircraft Company oświadczyło niedawno, że wszystkie budowane przez nie obecnie samoloty mają po 4 silniki. (Pierwszym czterosilnikowcem Boeing'a był samolot bombardujący, oznaczony cyfrą „299", którego fotografię znajdą Czytelnicy w zeszycie 10 Skrzydlatej z 1935 roku).

---

*) o udzieleniu tego zamówienia donosiła Skrzydlata już dawno.


RWD 13
GALKAR 1
SP-BFF
RWD 13
GALKAR 2
SP-BFG
SP-BFH
POLSKIE
OLEJE LOTNICZE
GALKAR·AERO
KARPATY

W liczbie nowych maszyn znajduje się zaawansowany w budowie wodnopłat o wadze bliskiej francuskiego sześciomotorowego „Lieutenant de Vaisseau Paris". Jest to łódź, oznaczona cyframi „314", której zasięg absolutny ma być rzędu 8000 km.

Wolnonośny górnopłatowiec przypomina angielskie, dwa razy mniejsze odeń „Short'y". Konstrukcja jest całkowicie metalowa. Załogę obliczono na 8 osób, ilość pasażerów, zależna od odległości do przebycia, na krótkich odcinkach ma dochodzić do siedemdziesięciu! Zamiast pływaków bocznych mamy tu krótkie skrzydełka u spodu kadłuba, zaopatrzone w zgrubienia na końcach. Silniki, przy tak wielkich wymiarach statku, są dostępne dla obsługi w locie; służy do tego specjalne przejście w skrzydłach. Moc nominalna wynosi około 5000 KM. Główne dane są następujące (według „Flugsport", Nr. 18/1937): rozpiętość — 46,4 m, długość — 33,3 m, wysokość — 8,5 m, szybkość max. — 320 km/godz., ciężar w locie — ok. 37 tonn.

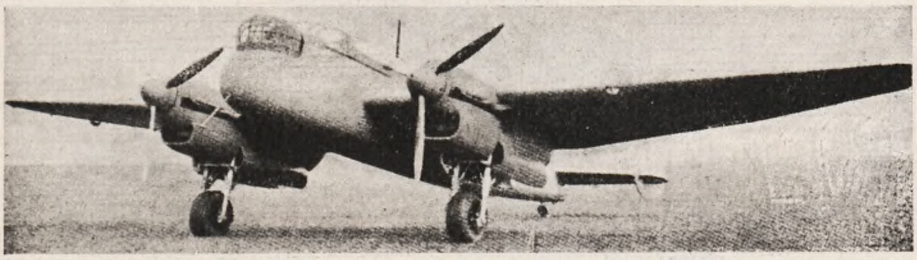
*

Tyle z Ameryki.

W Europie z budową takich olbrzymów, mimo ogłaszanych od czasu do czasu projektów, jest narazie cicho. Ale nie obejdzie się bez tego przede wszystkim Północny Atlantyk. Zapewne konstruktorzy Starego Świata wolą poczekać, aż ich majętniejsi koledzy z za oceanu porobią pierwsze eksperymenty. Narazie buduje się u nas szereg czterosilnikowców mniejszych.

Henschel Hs-124

Ogłoszone zostały pierwsze dane odnośnie dwusilnikowej maszyny bojowej Henschel „Hs-124", którą widzimy na poniższej fotografii.



Hs-124 jest średniopłatem wolnonośnym z dwoma silnikami, chłodzonymi cieczą, zabudowanymi w krawędź natarcia płata; chłodnice — u spodu gondol silnikowych. Płat posiada obrys trapezowy i w widoku z przodu przedstawia lekkie „V" w częściach skrajnych; lotki — szczelinowe. Kadłub posiada z przodu u góry obrotową kopułkę dla strzelca pokładowego. Usterzenie — wolnonośne, z dwoma sterami kierunkowymi w pobliżu końców statecznika poziomego. Koła podwozia — chowane w gondolach motorów, każde osadzone między dwiema goleniami amortyzowanymi.

Wymiary, ciężary ani wyczyny nie zostały dotąd podane.

Heinkel He-170

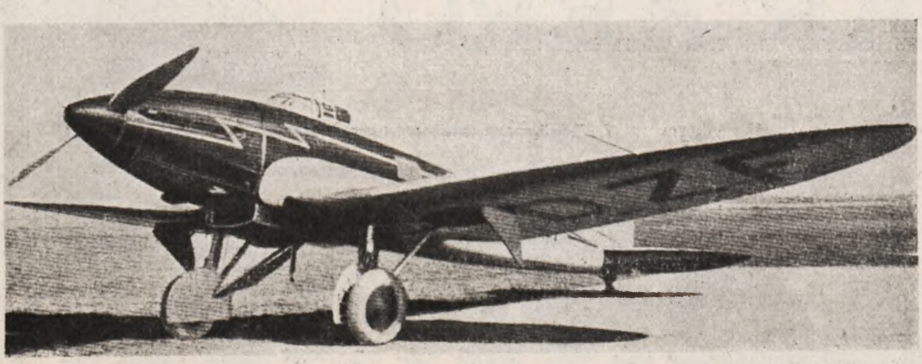
Znana maszyna komunikacyjna He 70 z r. 1934 posłużyła jako pierwowzór do nowej wersji He-170, zaopatrzonej w chłodzony cieczą silnik Daimler-Benz „DB-600 C" o mocy 910 KM. Kabina mieści pilota, radiooperatora i 4 pasażerów.

He-170 jest wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej (skrzydła — drewniane, kadłub — konstrukcji skorupowej z duralu). Chowane podwozie — trójgoleniowe; otwory w skrzydłach (po schowaniu podwozia) zasłaniane są częściowo blachami, osadzonymi na samym skrzydle. Na fotografii widać wyraźnie osłony, zwisające u spodu płata. Widoczna też jest chłodnica pod kadłubem z regulowanym chłodzeniem.

Główne dane:

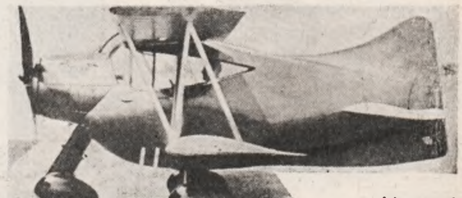
rozpiętość	— 14,8 m
długość	— 12 m
ciężar własny	— 2500 kg
„ w locie	— 3650 kg
szybkość max.	— 430 km/h
„ podróżna	— 410 km/h
czas wznoszenia na 1000 m	— 2'24"
pułap praktyczny	— 9000 m
zasięg normalny	— 1150 km

Widzimy więc, w porównaniu z „He 70", znaczny wzrost szybkości.



KRONIKA

Ameryka lansuje trójkołowce. To, co do niedawna uchodziło za osobliwą ekscentryczność, mianowicie podwozie o jednym kółku z przodu, a dwu — za środkiem ciężkości, zyskuje sobie coraz bardziej prawo obywatelstwa. Poniżej reprodukujemy 3 zdjęcia nowych płatowców amerykańskich, posiadających to urządzenie. Pierwszy z nich,



„Aircar"

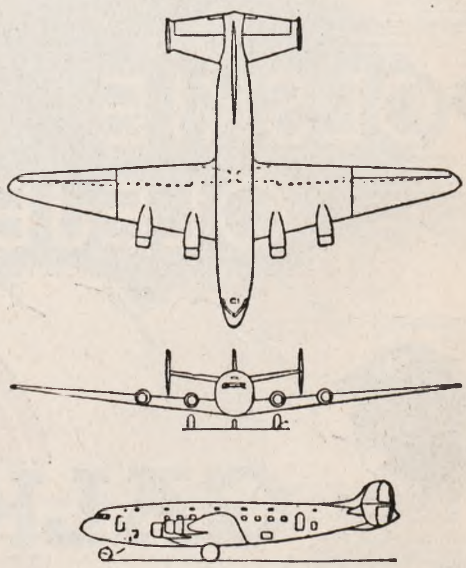
„aircar" konstrukcji J. Marr Gwinn'a, należy do bardziej jeszcze nowinkarskiej kategorii, niż znane bezogonowce Weicka i in., co zresztą widać z fotografii. Drugim jest czteromiejscowa

„Waco N"



Fot. „Aeroplane"

limuzyna Waco „N", która od znanego modelu Waco „C" różni się najbardziej frontowym kołem. Firma Waco jest marką poważną. Wreszcie trzeci jest



Douglas DC—4

nowy płatowiec Douglasa, D. C. 4, mieszczący — jak wiadomo — 40 pasażerów... W Europie w ślady te poszli dotychczas jedynie konstruktorzy słabosilnikowców: we Francji, Holandii, ostatnio w Anglii („Arpin Monoplane", dość podobny do znanego z konkursu „Société du Duralumin" dolnopłata belkowego Alliet — Larivière).

KRONIKA OGÓLNA

POLSKA

Odznaczenia jugosłowiańskie dla polskich lotników. Rząd jugosłowiański nadał wysokie odznaczenia członkom Aeroklubu Warszawskiego, uczestnikom raidu bałkańskiego (czerwiec b. r.). Szef ekipy A. W., inż. Marian Wodziański, otrzymał order „Korony Jugosłowiańskiej" V kl. Pozostali członkowie ekipy, pp. S. Iwanowski, Al. Onoszko, M. Urban, K. Dzwonkowski, J. Krzyżanowski, J. Pełka, A. Majcherczyk, inż. A. Anczutin, szef mech. sierż. W. Burdziel oraz przedstawiciele Z. P. M. A. Z. M. „Liga", pp. prezes J. Przeździecki i mgr. Dowgielewicz — otrzymali order św. Sawy V kl.

Wyniki IV zlotu do Łodzi. W zorganizowanym przez Aeroklub Łódzki w dniu 3 października IV zlocie do Łodzi brało udział 14 samolotów z 7 klubów. Pierwsze miejsce zajęła załoga lwowska, pp. Stefan Kowalski i St. Kozioł, drugie — łódzka, pp. Willy Matz i R. Pudło, trzecie — pp. F. Rudnicki i W. Kosiedowski z Torunia, czawrte — pp. H. Egierski i S. Popowski z Łodzi.

Zakończenie roku w Aeroklubie Warszawskim. W dniu 4 listopada odbyło się uroczyste zakończenie roku sportowego i wręczenie nagród zdobytych w Mistrzostwach Pilotów A. W. Uroczystość zaszczycił swą obecnością dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego M. K., p. płk. inż. Fr. Wieden.

Wręczenia nagród dokonał prezes A. W., p. wicemin. inż. J. Piasecki, podkreślając w swym przemówieniu wybitne wyniki sportowe, osiągnięte przez pilotów motorowych i szybowcowych A. W. w roku bieżącym. Na zakończenie odbyło się wręczenie orderów jugosłowiańskich nadanych uczestnikom raidu bałkańskiego.



Dn. 7 listopada minęła pierwsza rocznica śmierci ś. p. Jerzego Rzewnickiego, wybitnego inżyniera, pilota i publicysty, nieodżałowanego naszego kolegi redakcyjnego. Za spokój Jego duszy odprawione było nabożeństwo, na którym poza Rodziną byli obecni przedstawiciele sfer oficjalnych oraz liczne grono przyjaciół i kolegów Zmarłego.



Prezes Aeroklubu Warszawskiego, p. wicemin. J. Piasecki, wręcza w obecności Dyr. Dep. Lotn. Cyw. M. K. p. płk. F. Wiedena nagrodę przechodnią — puchar Redakcji „Skrzydlatej Polski" — zwycięzcy mistrzostw pilotów A. W. p. Mirosławowi Maciejewskiemu.

W. Brytania

Nowy rekord miss Batten. Joan Batten przeleciała niedawno trasę Australia — Anglia (Port Darwin — Lympne) w czasie 5 dni 18 h 15'. Rekord dotychczasowy należał do Broadbent'a, który zużył na tę podróż 6 dni 8 h 25'. Jest to więc nowy rekord przelotu solowego. Miss Batten użyła samolotu Percival „Gull" (silnik Gipsy Six 200 KM). W r. 1935 J. Batten dokonała podobnego przelotu w przeszło 17 dni, jako pierwsza kobieta, bez towarzysza.

Poczta lotnicza. Rząd Wielkiej Brytanii pragnie, aby poczta w całym Imperium transportowana była wyłącznie drogą powietrzną. W tym celu Parlament ma uchwalić kredyt na budowę nowych, wielkich samolotów.

Baza na Azorach. Dnia 6 października wodnopłat „Caledonia" typu Short „Empire", który wykonał w r. b. sześć przelotów między Irlandią a Nową Funlandią, wystartował z Southampton w celu zbadania bazy transatlantyckiej na Azorach. Tegoż dnia osiągnął on Lizbonę, a nazajutrz wodował koło miasta


PKO
prowadzi do dobrobytu
PEWNOŚĆ
ZAUFANIE

Horta na Azorach. 10 października „Caledonia" udała się w drogę powrotną.

Short „Mayo". We wrześniu rozpoczął próbne loty opisywany w roku ub. w Skrzydlatej zespół samolotów pod powyższym tytułem.

Short „Mayo" niesie na sobie wodnopłat „Mercury", który po dojściu do odpowiedniej wysokości oddziela się i kontynuuje swój lot, gdy tymczasem niosący go wodnopłat „Maia" powraca do portu. Chodzi tu o ułatwienie startu z dużym obciążeniem a tym samym zwiększenie zasięgu.

Wodnopłat „Maia", zaopatrzony w silniki Bristol „Pegasus" 810/850 KM, waży z pełnym ładunkiem 11.300 kg. „Mercury" obciążony 4.500 kg materiałów pędnych waży 9.000 kg i posiada 4 motory Napier — „Rapier" 1.280 KM łącznie. Short „Mayo" w całości ma 5.000 KM, które dają możność startowania przy wadze 20 t. Jest to ciężar, który bez wysiłku unosi Caledonia i Cambria, zaopatrzone w silniki Bristol — „Pegasus". Wodnopłat „Maia", który startuje w 12 sekund, jest zbudowany odmiennie od Short „Empire", z tego powodu, że służy jako katapulta dla „Mercury"'; prócz tego celu „Maia" używany będzie również jako zwykły wodnopłat.



Short „Mayo"

Czechosłowacja

Czeskosłowacki lot narodowy. W dniach 24 — 26 września odbyły się trzecie z kolei ogólnokrajowe zawody sportowe Republiki Czeskosłowackiej, w których wzięło udział kilkadziesiąt załóg. Samoloty zostały podzielone na 3 kategorie: o szybkości maksymalnej do 150 km/godz., od 150 do 175 km/godz. i powyżej. Zadanie polegało na przelocie trasy o długości odpowiednio: 1073 km, 1250 km i 1470 km, na próbie zużycia paliwa na dystansie 240 km przy 80% szybkości maksymalnej, wreszcie na próbie szybkościowej na odcinku 100 km. W punktacji ogólnej zwyciężył dolnopłat słabosilnikowy firmy Beneš-Mraz „Be-550" (silnik Walter Mikron II" o mocy 60 KM), zgłoszony przez Morawsko-Śląski Aeroklub w Brnie. Szybkość jego na trójkącie 100-kilometrowym wyniosła 187 km/godz. Zużycie paliwa — 6,5 kg/100 km (na dystansie 240 km). Przypominamy, że jest to aparat dwumiejscowy, o miejscach obok siebie. Be-550 startował z pełną załogą. Przy okazji warto nadmienić, że ostatnimi czasy słychać o budowie tego typu w kilku krajach zagranicznych.

Nowy samolot Baty. Žlinska Letecka Spolecnost wypuściła nowy samolot. Jest to „Žlin XIII", jednomiejscowy dolnopłat z osłoniętą kabiną, zaopatrzony w silnik Walter Major 4 i śmigło o zmiennym skoku Ratier. Szybkość maksymalna wynosi ca 300 km/godz., co przy takim silniku jest rzeczą godną uwagi.

Walter „Sagitta", głośny nowy silnik zakładów Walter, został oficjalnie homologowany zgodnie z przepisami CINA. Posiada on 12 cylindrów, wiszących w 2 rzędach (odwrócone V) i rozwija przy spółczynniku sprężania 6,21 moc startową 550 KM. Jest to więc jeden z największych silników na świecie wśród chłodzonych powietrzem dwuszeregowych.

Egipt

Pamięci wielkiego pioniera. 20 września minęło 40 lat od śmierci wielkiego a zapomnianego za życia pioniera lotnictwa, Louis Mouillard. Genialny ten Francuz zmarł w biedzie w nędznym domku w Kairze, przeżywszy w Egipcie ponad 30 lat, w ciągu którego to czasu poczynił wiele cennych spostrzeżeń, których wartość potrafiła ocenić dopiero potomność. Zginął nawet w niewiadomy sposób cały nakład dzieła Mouillard'a „L'empire de l'air", i bodajże jedyny egzemplarz ocalał w pewnej bibliotece. Z tej okazji odbyła się w Heliopolis uroczystość przed pomnikiem badacza, wystawionym w r. 1912. Aeroklub Egipski ustanowił medal, który co roku przyznawany będzie za najlepszy międzynarodowy wyczyn szybowcowy. L. Mouillard szczególnie owocnie zbadał lot ptaków.

Francja

Polityka prestiżu. Tymi słowy określa prasa francuska udane próby pobicia rekordów międzynarodowych, podjęte na samolotach, które brały udział w wyścigu Istres — Damaszek — Paryż. Bloch-160 wystartował z Istres 17 października, mając na pokładzie szefa-pilota Curvale i 3 inne osoby, zabierając ciężar kontrolny 5 tonn i zapas paliwa na 2000 km. Ciężar całkowity wyniósł prawie 21 tonn, t. j. około 200 kg na m^2 skrzydła. Dystans 1000 km został przebyty z szybkością 317 km/godz., a 2000 km — ze średnią 307. Tym samym pobity został rekord, ustanowiony w maju przez Rosjan. Bloch 160 ma 4 silniki Hispano po 690 KM.

Tego samego dnia czterosilnikowy Farman-2231 (z takimi samymi silnikami) przebył 1000 km z ciężarem kontrolnym 10 tonn ze średnią 262 km/godz. Dotychczas tego rodzaju rekord nie był jeszcze ustanowiony.

Słychać o nowych próbach Francuzów. Wymieniane są samoloty: Hanriot-220, Amiot-370 i Lioré & Olivier-45. Warto dodać, że dwa mniejszej wagi rekordy (kobiece) znalazły się tej samej niedzieli w posiadaniu Madelaine Charnaux.

„Tour des Prototypes". Do tegorocznego raidu prototypów stanęło mniej maszyn, niż zazwyczaj. Interesujący jest udział w tej długotrwałej próbie szeregu samolotów słabosilnikowych: dwumiejscówki tandemowej à la „Taupin" (60 KM), zwykłego „Taupin'a" z 32-konnym silnikiem, kaczki Claude & Nicolas „Aquilon", wreszcie czeskiego „Žlina XII", o którym słychać, że będzie budowany we Francji na prawach licencyjnych.

Italia

Polityka „osi". Wedle doniesień prasy francuskiej („Les Ailles", Nr. 852/37), Włosi przygotowują uruchomienie linii lotniczej do Japonii.

Rzym — Addis-Abeba. Towarzystwo Ala Littoria utworzyło linię, łączącą Rzym z Addis Abeba w 3 dni. Loty odbywają się raz na tydzień na trasie Rzym — Syrakuzy — Bengali — Kair — Wadi — Halfa, Chartum, Kassala, — Asmara — Addis Abeba.

Linia trzech stolic. Samolot Savoia S-73 t-wa Ala Littoria wystartował z Rzymu dn. 4 października o godz. 8-ej i — po lądowaniu w Belgradzie — przybył o g. 1 p. p. do Bukaresztu. Ala Littoria będzie obsługiwać tę linię 3 razy tygodniowo; zostanie do niej dołączona linia Mediolan — Bukareszt przez Wenecję i Belgrad, która będzie obsługiwana przez Aeroput i Lares. Każde z towarzystw oblatywać będzie linię 3 razy tygodniowo, tak że komunikacja pomiędzy trzema krajami będzie codzienna.

Zamówienia z zagranicy. Włoski przemysł otrzymał w ostatnich czasach szereg zleceń zagranicznych. M. in. Rumunia zamówiła 30 dolnopłatów treningowych „Nardi 305" (silnik 150 KM), Chile — 20 maszyn bojowych „Breda Ba 65" i 6 ćwiczebnych Piaggio, wreszcie Afganistan — 16 rozpoznawczych „Romeo 37" i 6 akrobacyjnych „Breda".

Niemcy

Chińska przygoda. W październiku powrócili do Berlina członkowie próbnej ekspedycji „Lufthansy", którzy na pokładzie „Ju-52" mieli za zadanie zbadanie drogi z Niemiec do Chin via Syria — Afganistan — Pamir — Chiński Turkiestan. Po wystartowaniu z An-shi (w Chinach) do lotu powrotnego musieli oni przymusowo lądować z powodu defektu silnika w Turkiestanie. Po krótkiej naprawie silnika zamierzali już odlecieć, gdy zjawił się oddział chińskich żołnierzy, który lotników zaaresztował. Przesiedzieli oni przeszło miesiąc w więzieniu, samolot zaś tymczasem skonfiskowano, nie uważając za wskazane poinformować o tym wszystkim kogokolwiek z licznych ekspedycji poszukiwawczych. Dopiero jakieś miejscowe zamieszki uwolniły lotników, po czym zwrócono im aparat. Pilotem „Ju-52" był najbardziej znany as linij lotniczych „Lufthansa", Untucht. Wobec pomyślnych wyników przelotów nad „dachem świata" (Pamirem) trzeba się liczyć niezadługo z uruchomieniem nowego połączenia na Daleki Wschód. Będzie to już piąta linia z kolei (istnieje dotąd: sowiecka via Syberia, oraz angielska, francuska i holenderska przez Indie). Niemcy oczekują (podobnie jak na Atlantyku) wydatnej pomocy od Francji. W związku z tym zapewne pozostają ostatnie kurtuazje i wizyty w Paryżu.

Gen. Milch w podróżach. Wiceminister lotnictwa, gen. Milch, bierze żywy udział w osobnej lotniczej dyplomacji. 5 października udał się on samolotem na zaproszenie rządu francuskiego do Paryża, gdzie na lotnisku powitał go podsekretarz stanu w ministerstwie lotnictwa Andraud, w towarzystwie szefa sztabu sił powietrznych gen. Fequant i w. in. wyższych oficerów. W następstwie szeregu odwiedzin w jednostkach wojskowych gen. Milch udzielił wywiadu dziennikowi „Le Temps", wyrażając się z wielkim uznaniem o postępach lotnictwa francuskiego. Generał zakończył swe wrażenia zdaniem: „Wasze lotnictwo stoi dzięki waszemu sprzętowi, waszym oficerom i waszym żołnierzom na pierwszym miejscu". Niebawem, po powrocie do Berlina, udał się na wystawę do Mediolanu, gdzie witali go generałowie Porro i Grassi, zaś na wystawie — sen. Puricelli. 16 października gen. Milch odwiedził Londyn, ażeby złożyć wizytę wicehrabiemu Swinton, który jest ministrem lotnictwa rządu W. Brytanii. Razem więc miał wiceminister Milch pracowity miesiąc.

Północny Atlantyk. Niemcy nie zaprzestali jeszcze lotów, gdyż studiują oni, jak wiemy, trasę bardziej południową, między New Yorkiem a Azorami. 17 października „Nordwind" przebył dystans Horta — New York. Był to 9-ty przelot niemiecki w roku 1937 (nie licząc „Hindenburga").

Zimowy rozkład lotów Lufthansy. Po raz pierwszy tej zimy D. L. H. będzie obsługiwać linie Frankfurt — Mediolan, Berlin — Stockholm, Berlin — Tallinn — Helsinki. Komunikacja lotnicza w niedzielę figuruje w rozkładzie zimowym D. L. H. dla wszystkich prawie miast niemieckich.

Licencja śmigła V. D. M. Zakłady „Constant Speed Airscrews Ltd." w Warwick (Anglia) nabyły licencję znanych śmigieł przestawnych V. D. M.

Stany Zjedn. A. P.

Próby substratosferyczne. Samolot Lockheed fabryki Lockheed Aircraft Corporation, przeznaczony do lotów substratosferycznych wykonał lot z Burbank do Dayton, a obecnie rozpoczął próby w centrum eksperymentalnym Wright Field. Chodzi tu o zastosowanie praktyczne kabin szczelnych. Doświadczenia te będą miały raczej znaczenie dla lotnictwa cywilnego niż wojskowego i są początkiem lotów komunikacyjnych na znacznej wysokości, do czego dąży się od dłuższego czasu. Samolot Lockheed posiada 2 silniki P & W WASP sprężane przy pomocy turbokompresorów i mające moc 550 KM na wysokości 7.600 m. Turbokompresory pochodzą z warsztatów General Electric Company w Lynn, których dyrektorem jest dr. Moss. Zajmuje się on od 20 lat budową kompresorów. Według niego nowy typ Lockheed Electra powinien na znacznej wysokości osiągać 640 km/g. Kabina, w której zwykle mieści się 10 pasażerów, posiada liczne instrumenty do pomiarów tak, że obok pilota może tylko znaleźć miejsce 5 pasażerów. Regulator automatyczny wprowadza świeże powietrze, ogrzane przez motory i tlen w ten sposób, że utrzymane są warunki, odpowiadające warunkom na wysokości 3.700 m.

Dziedzictwo Hélène Boucher. Jacqueline Cochran ukończyła serię prób pobicia kobiecego rekordu szybkości na bazie. Uwieńczone one zostały pełnym powodzeniem, gdyż dnia 2 października miss Cochran osiągnęła szybkość 471 km/godz. Do lotu użyty został dolnopłat Seversky'ego „P-35" o mocy przeszło 1000 KM. Przypominamy, że aż do ostatnich czasów rekord ten należał do tragicznie zmarłej pilotki francuskiej Hélène Boucher.

Sowieckie zamówienia. Rosja stale kupuje w Ameryce sprzęt lotniczy, przeważnie z prawem licencyjnej budowy. Ostatnio donoszą o zakupie jednego „Clippera" Martina, nabyciu praw licencyjnych na bombowiec lekki „Vultee" oraz łodzie latające Consolidated typu „PBY-1".

Z. S. R. R.

130-godzinny lot sterowca. Rosyjski sterowiec półsztywny „V-6" wykonał niedawno lot długotrwały w czasie 130 godzin. Dotychczasowym wyczynem rekordowym w tej dziedzinie był lot „Graffa Zeppelina", trwający 119 godzin.

Nowe olbrzymy. Sowiety budują 2 nowe samoloty, typu Maxim Gorkij — Władimir Lenin i Józef Stalin. Przypominamy, że Maxim Gorkij miał 8 silników i ważył 42 tonny.

Dzień Oszczędności

Dnia 31 października cały świat obchodził uroczyście Dzień Oszczędności, poświęcony propagandzie idei oszczędności. W związku z tym podajemy streszczenie przemówienia Prezesa Centralnego Komitetu Oszczędnościowego R. P. Dra H. Grubera, wygłoszone dnia 30.X.37 r. z okazji Dnia Oszczędności.

„Każdy, komu leży na sercu wielkość ekonomiczna Narodu i Państwa — rozumie dobrze, że warunkiem jej musi być trwałość zamierzeń, nieustanna praca i dobra gospodarka. Jest to stara, ale wiecznie aktualna zasada, która nam w praktyce mówi, że najpierw trzeba osiągać rzeczy, których potrzeba jest bezwzględna, a inne odkładać według pewnej kolejności.

Człowiek gospodarny kierować się musi zasadą, że po latach powodzenia przychodzą lata chude, które tym boleśniej bywają odczuwane, im łatwiej żyło się poprzednio.

Uroczystość dzisiejsza przypada na okres, który wzbudza w nas nadzieję lepszego jutra. Warsztaty pracy, bezczynne przez szereg lat, ruszyły; zatrudnienie otwiera możność zarobków i stwarza faktyczną, a nie na filantropii opartą — siłę nabywczą; potrzeby ludności miejskiej wzrastają, rolnik zyskuje odbiorców na płody swej pracy. Przy największym optymiźmie trzeba być przygotowanym na ewentualne niepowodzenia i mieć w sobie moralną i materialną siłę dla ich odporu. Dlatego wzrastające ożywienie gospodarki w Polsce obowiązuje nas do zwiększenia przezorności i poszanowania pracy i pieniądza.

Trzeba więc w pierwszym rzędzie dążyć do stałego podsycania produkcji polskiej. Jak lokomotywa węgla, tak produkcja wymaga niezmiernie wytężonej pracy i bezustannego dopływu kapitału.

Wielkie kapitały nie rodzą się z abstrakcji, lecz tworzą się na gruncie procesów gospodarczych, których podstawowym elementem jest sumienna i dobrze zorganizowana praca.

Kierowanie tych kapitałów do odpowiednich łożysk i racjonalne ich zużytkowanie jest jednym z zadań polityki gospodarczej. Polityka gospodarcza nie ma na celu stwarzanie majątków indywidualnych, lecz stwarzanie warunków, w których szerokie rzesze znajdują możność pracy i zarobków. Nie majątek, lecz dochód utrzymuje w ruchu inicjatywę obywateli i obrazuje właściwe bogactwo narodu.

Pieniądz nie jest już dziś wyłącznym przywilejem możnych; jest on środkiem powszechnego użytku; nie ma już o tym mowy, aby siła nabywcza koncentrowała się w ograniczonej ilości rąk. Uległa również zmianie rola przemysłowca, kupca i rękodzielnika. Nie jak dawniej dla wybranej garstki szczęśliwców pracują oni. Konsumentem jest wielka rzesza, która w swej większości żyje z pracy mózgów i rąk. Ma ona ograniczoną, ale trwalszą siłę nabywczą. Towarów zatem musi być coraz więcej, a cena ich musi być przystępna i godziwa. Hasłem nowoczesnego producenta jest — wielki obrót, mały zysk! To hasło umożliwia realizację zasady godziwego zarobku.

Podnosić stopę życiową możemy jedynie z uwzględnieniem logiki gospodarczej, z przyjęciem zasady sprawiedliwego rozdziału dóbr, którego źródłem powinna być praca, oświata i postęp. Unikajmy skoków w niewiadome i nie hołdujmy abstrakcjom i formułom nie wytrzymującym życia.

Dziś, gdy cały cywilizowany świat obchodzi „Dzień Oszczędności", patrzmy z wiarą w przyszłość. Podnośmy wydajność warsztatów pracy i pomnażajmy pracą zamożność narodu.

Składając swoją część dla współpracy międzynarodowej, stwierdzamy zarazem, że najwyższym celem naszej gospodarki jest — zwiększenie zamożności społeczeństwa polskiego.